



La rampla de Payares: ventanar esceicional al paisaxe de los montes centrales d'Asturies

Locomotora 6103 de Norte, una de les doce primeres llétriques de Payares, tirando d'un tren de viaxeros, pasando pel viaductu de Matarreonda. [Fototeca del Muséu del Ferrocarril d'Asturies]

Por **Cristina Fernández Bustamante**

Observatoriu del Territoriu (Departamentu de Xeografía)

Universidá d'Uviéu

y Centru de Documentación del Muséu del Ferrocarril d'Asturies (Xixón)

Daniel Herrera Arenas

Profesor de Xeografía Humana

Departamentu de Xeografía

y Observatoriu del Territoriu (Departamentu de Xeografía)

Universidá d'Uviéu

La rampla Payares constitúi un emblema ferroviariu dende'l puntu de vista téunicu ya históricu, pero ye mucho más. Ascender o descender la lladera pela rampla implica percorrer el paisaxe de los montes centrales asturianos y arrodiaise d'un mosaicu diversu de praderíes, fayeos, pastizales, castañeos, matos, carbayeos, pueblos o peña a flor. Al mesmu tiempu ye asomase a un extraordinariu mirador en movimientu que, dende hai 140 años, permite acolumbrar un territoriu ampliu enforma, resume de muchos aspectos carauterísticos del paisaxe asturianu, los rasgos del so pasáu y les tresformaciones más de recién.

Esti artículu básase nel publicáu en *La Nueva España* el 26 de payares de 2023 [Morán; Herrera-Arenas; Fernández-Bustamante].

Autores: cristina@observatoriodelterriorio.es / herreradaniel@uniovi.es

Toles semeyes son de l'autora (C. F. B.) nun siendo nes que s'indique otra autoría o procedencia.

Nesi sen, agradezse la collaboración a Francisco Fernández Bustamante al respetive.

I. EL PAISAXE XEOGRÁFICU

El conceutu de paisaxe, que siempre tuvo munchu prestixu na xeografía, cobró muncha relevancia nos últimos años y produxose un avramientu a él dende disciplines mui estremaes, cada una cola so propia metodoloxía. Magar de la familiaridá aparente del conceutu, nun ye fácil alcontrar una definición que recueya tola complexidá del términu y que supere les visiones más populares que lu identifiquen colo sublime, lo pintureru o lo natural.

Nesti sentíu, podemos tomar la definición del Conveniu Européu del Paisaxe, firmáu en Florencia nel añu 2000 (Council of Europe, 2000) y aprobáu en 2008 pol Reinu d'España (Xefatura del Estáu, 2008). Nesti documentu defínese'l conceutu de paisaxe como «cualquier parte del territoriu tal y como la percibe la población, con un caráuter que surge de l'aición ya interaición de factores naturales y/o humanos».

Polo tanto, los paisaxes son materialidaes, normalmente creaos pola aición conxunta de la naturaleza y el ser humanu, resultáu de l'apropiación social d'un territoriu. Pero, amás, los paisaxes son una inmaterialidá qu'engloba la perceición, el simbolismu y la dimensión cultural que-yos atribuímos. Los paisaxes tamién son dinámicos, tán en tresformación y evolución constante y ye precisamente esta cualidá la que los vuelve en rexistros vivos de los cambeos sociales y ambientales, y lo que-yos da una dimensión histórica y cultural, como rexistru vivu de les distintes sociedaes.

Asina, en 2015 aprobóse'l *Plan Nacional de Paisaxe Cultural*. Nesti documentu reconozse qu'hai «valores culturales reconocibles na mayor parte de los paisaxes» y define'l paisaxe cultural como «el resultáu de la interaición nel tiempu de

Por decisión editorial tradúcense al asturianu los testos citaos nesti artículu.

les persones y el mediu natural, con una espreición que ye un territoriu percibíu y valoráu poles sos cualidaes culturales, productu d'un procesu y soporte de la identidá d'una comunidá» (Ministeriu d'Educación, Cultura y Deporte, 2015).

El paisaxe, polo tanto, ye mucho más qu'un encuadre agradable, nél ta la dimensión cultural de los territorios. Pero pa llegar a comprender esta dimensión precisase de, tal y como diz Martínez de Pisón (2010), «saber ver los paisaxes», puesto que «el paisaxe tien significaos. Ye la unidá final terrestre. Y quien sabe lleer paisaxes recibe too eso cada vez que pon la mirada», del mesmu mou, «el que mira un paisaxe y sabe'l so idioma, lleer un pasáu acumuláu de fuerces xeolóxiques, cambeos climáticos, pasos d'estepes y viesques, ríos o llagos, cazadores, ganaderos, agricultores, exércitos destructores, reconstrucciones pacientes, quemes de viesques, xardinos, economíes y sociedaes que marcharon o qu'aguanten o que lleguen». Pero, amás, na medida na que'l paisaxe ye un fechu cultural, va necesitar d'una aproximación cultural. Y siendo como ye una circunstancia de vida, va necesitar la so vivencia. Ye dicir, la comprensión del paisaxe ye un exerciciu intelectual completu, onde, amás del rigor indispensable y la intelixencia necesaria, son particularmente apropiaes la sensibilidá y la esperiencia direuta, saber dialogar col marcu».

II. EL VIAXE PELA RAMPLA DE PAYARES

El ferrocarril, amás d'un mediu de tresporte de mercancíes y viaxeros, tien rellación direuta cola observación del entornu. La so apaición permitió acurtiar, delles veces de manera mui significativa, los tiempos de viaxe, pero tamién llegar a espacios nuevos. Nel casu de Payares garra-ba una doble dimensión; per un llau, un trazáu revesosu que permite contemplar un territoriu

ampliu y diversu dende una altitú y perspeuti-va diferentes; per otru, la espectacularidá de los paraxes pelos que pasa y les vistas impresionantes qu'ufierta, interrumpies namás pola socesión de túneles. Nesti sentíu, lo que se ve dende la rampla en primer y segundu planu formó parte de les descripciones de les diferentes guíes que s'editarón en rellación coles llinies ferroviaries; testos que tienen Lleón como orixe y describen el trazáu dende Busdongo hasta La Pola, descendiendo la lladera. Revisemos los testos de cuatro d'estes guíes¹ pa comprender cómo describieron Payares los viaxeros de finales del sieglu XIX y principios y mediaos del XX.

En 1886, recién inauguráu el trazáu ferroviariu de Payares, nel *Viaje descriptivo* correspondiente a la parte de Lleón a Uviéu y Xixón del *Itinerario de Madrid a Gijón* (Valverde y Álvarez, 1886) cuéntase que «dende Busdongo empieza'l pasu de la cordelera Cantábrica per Payares, mui difícil y grandiosu» con un trazáu que s'estiende «pelos valles fondos que formen la cuenca accidentada y estrecha de Payares». Ye una descripción del trayeutu de munchu detalle, onde destaca'l pasu pelos distintos túneles y la so alternancia con valles, desmontes, barrancos, pontes, regatos o trincheres. Ente la boca norte del túnel de La Perruca y Fierros, la descripción pasa por dar muncha importancia a un relieve fragosu y contrastáu, aludiendo al «barrancu mui ásperu qu'enzarra les agües del Payares», al «barrancu ásperu d'Entrambosríos, pobláu de fayes y regáu por abundantes riegues y regatos d'agua que caen en saltos dende los peñascos que lu formen» o «les gargantes ásperes del valle de Burón» y alúdese al «arboláu trupo» o a les «arbolees trupes».

1. Les guíes revisaes, correspondientes a los años 1886, 1915, 1921 y 1956, consultáronse nel Muséu del Ferrocarril d'Asturies y formen parte del so fondu documental.

De la mesma manera, faise referencia a dalgunos pueblos y descríbese que dempués de pasar el túnel «del Serrón» pue percíbese «al pie del trazáu, y na fondada, cerca de la carretera y del ríu, el pueblu de Payares y los sos barrios, y enfrente, en situación dominante, Chanos de Somerón», o que los pueblos de Naveo y Cabezón «tán escondíos no más fondo de la fondada ente la solombra abundante de castañales y nozales arrodiaes de vexetación bayurosa o nieves grandes». Dende Fierros la descripción cambia; asina, indica que «abandónense les aspereces y altures encumae de les sierres y del puertu, atravesando'l suelu diversu y pintureru asturianu, verexel semáu de continuo en munchos pueblinos, aldees y quintanes qu'asienten nes veres de los sos regatos cristalinos». Nesta llinia, Campumanes apaer descrito como «allugáu na amestadura de los ríos Güerna y Payares y nun valle esquisitu», a la vez qu'alude a «les fasteres de les sierres (...) cubiertes de montes espesos en toles sos cañaes». En rellación con La Pola diz que ta «sobre la carretera y na vega, prestosa y espesa, bañada pol Llena».

En 1915, l'*Álbum-Guía de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* na so descripción de la llinia que va de Lleón a Xixón indica qu'a Busdongo «llégase fácil, porque ellí los montes son de perfil más suave». Pela cueta, al salir del túnel de La Perruca, los montes d'Asturies «ofrecen al viaxeru un panorama espléndidu, llamaderu y maxestosu a la vez, coronáu polos picachos desnudos de La Tesa y Penubina, y tapizáu polos matices infinitos del verde, que, descendiendo, va poblando les lladeres de los montes de carbayos², castañales, encines, pinos, fayes y

2. Nota del editor: emplegaráse en tol artículu el xenéricu «carbayu» mesmo pa *Quercus robur* que pa les otres especies d'esta fastera central: *Q. pyrenaica*, *Q. orocantabrica* y *Q. petraea* (rebolu albar), la más abundosa.



Biblioteca-Hemeroteca del Muséu del Ferrocarril d'Asturies

ablaneos, qu'alternen con campos d'escanda, maíz y patates y praos estensos, onde pastien reses numberoses de ganáu vacuno, ovino y caprino». Coles mesmes, insiste, como na guía anterior, en que dende Fierros «el paisaxe empieza a ser menos accidentáu, poro, sepárense les viviendes en quintanes aislaes que nos altos apaecen apiñaes en pueblinos», en Campumanes «l'horizonte va abriéndose más» y dende ehí «empiecen a vese les plantaciones de mazanales y, a cosa d'un pasu, les explotaciones hulleres amuesen los sos planos inclinaos y les escombreres nos montes».

Dellos años más tarde, *la Guía Descriptiva de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* (1921) pa la temporada d'iviernu



de 1921-1922 inclúi un apartáu de «Itinerarios descriptivos de les llinies de la Compañía», en rellación cola llinia de Lleón a Xixón indica que «el trazáu de la llinia dende esti puntu (Busdongo) hasta Fierros, ye de los más difíciles y costosos de los ferrocarriles europeos. La distancia en llinia reuta ente dambos puntos ye de 11 kilómetros, con un desnivel de 747 metros, y a fin de que la pendiente nun pase de 20 milímetros per metru, foi precisu desenvolver el trazáu siguiendo les fasteres de la cuenca d'El Río Payares, allargando'l trazáu hasta 42.600 metros». Añade que dende la estación de Payares «ye a almirase un panorama maxestosu», que la estación de Navidiillu «como toles que tán allugaes nesa



Biblioteca-Hemeroteca del Muséu del Ferrocarril d'Asturies

pendiente, ofrez munchos puntos de vista almirables» y que na estación de Malveo «al contemplar el paisaxe fermosu, la vía divisase per tres puntos distintos». Una vez na estación de Campumanes «el paisaxe cambia d'aspeutu, pasando de montes altos a praos fermosos, y de les corriente fuertes a un ríu qu'esliza sele [...]. Equí entama la producción de maíz y mazana, siendo importante na zona la collecha d'ablana».

L'últimu ye la recopilación de los *Itinerarios descriptivos de las líneas férreas españolas* asoleyáu en 1956. Nesta publicación alúdese a la rampla como una «baxada mui atrevida (...) con panorames mui guapos y curves numberoses, qu'en dalgunos momentos permiten contemplar



nel fondu de los valles, delles veces el desarrollu de la mesma llinia ferroviaria» (Cabrera, 1956).

III. PAYARES: PASU, DESNIVEL Y TRESFORMACIÓN

Dende'l puntu de vista ferroviariu, esti 2024 ye un añu especialmente significativu pa les celebraciones que recuerden la conexón con La Meseta. Nesti añu cúmplense 160 años de l'axudicación, en 1864, de la concesión de la llinia Lleón-Xixón³, asina como 150 años de la inauguración, en 1874, de la llinia La Pola-Xixón y 140 años de la inauguración,

3.El trazáu ferroviariu llegó a Lleón en 1863.

en 1884, de la llinia Busdongo-La Pola. Tamién se cumplen 100 años del entamu de les pruebas, en 1924, de la lletrificación de Payares. Amás, en payares d'esti añu va cumplise'l primer aniversariu de la entrada en funcionamientu de la variante de Payares, llinia La Robla-La Pola (Adif, 2022, 2023).

Nesti añu 2024 cúmplense'l primer aniversariu de la Variante'l Payares, el centenariu de la lletrificación de la Rampla (1924), 140 años del tramu Busdongo-La Pola (1884) y 160 de l'alxudicación del tren Lleón-Xixón

Sicasí, Payares foi un pasu destacáu ente Asturias y La Meseta dende tiempos remotos. Asina, Pisa Menéndez (2015) considera que «el Camín Real de Castiella per Payares yera ensin dulda la ruta histórica de más importancia pa la comunicación d' Asturias cola meseta». Una cuestión a tener en cuenta ye la facilidá d'accesu dada pola so menor altitú respuetu al restu de puertos de la parte central de la divisoria⁴. Como indiquen González Crespo y Hacar Rodríguez (2018), reproduciendo un testu de Xovellanos, ye «l'únicu (puertu) d' Asturias que queda operativu nel rigor del iviernu, tando tolos demás, más altos y ásperos, cubiertos de nieve», amás, si'l puertu se cubría de nieve cuntábase con «el remediu de la "espala" que faen con munchu procuru los vecinos del llugar, beneficiando a toos a costa

4. Na divisoria ente Asturias y La Meseta los puertos de menor altitú son El Pontón, 1.296 metros, nel estremu oriental, el de Zarréu, 1.359 metros, nel estremu occidental y, en tercer llugar, el de Payares, 1.379 metros. Los siguientes puertos n'altitú son el de Somiedu, 1.450 metros, y el de Tarna, 1.488 metros. El restu de pasos asitien perriba los 1.500 metros d'altitú.

d'una contribución mui llixera arreglada pola Real Audiencia en 1753 y cobrada namás dende San Miguel en setiembre a San Miguel de mayu». Pero ye sobre too dende'l primer terciu del sieglu XIX, tres de la conclusión de la construcción de la carretera de Payares, cuando se convierte na principal vía de comunicación con La Meseta, una condición de nexu qu'intensificó nel sieglu XIX cola llegada del ferrocarril.



PUERTO DE PAJARES
LA CARRETERA EN LAS ALTURAS
ASTURIAS. —Serie D. Núm. 2.—Fot. Villegas

y La Meseta. Una función que foi afianzando col pasu de les décadas. A la carretera (actual N-630) y el ferrocarril (llinia Lleón-Xixón) añádense les llinies llétriques de 400 kV Lada-La Robla y Soto Ribera-La Robla y de 220 kV Soto Ribera-Compostilla (Red Eléctrica de España, 2017), l'autovía Ruta de la Plata (A-66) y la so continuidá na Autopista'l Güerna (AP-66), el gasoductu Lleón-Uviéu y, de recién, el nuevu

Fototeca del Muséu del Ferrocarril d' Asturias

Amás, ye un fechu que'l valle d'El Río Payares, xunto col del Llena y El Valle'l Güerna o lo que ye lo mesmo, el conceyu Llena, conformen un conxuntu determinante pal tresporte y les comunicaciones ente Asturias

trazáu ferroviariu de la variante de Payares (llinia La Robla-La Pola).

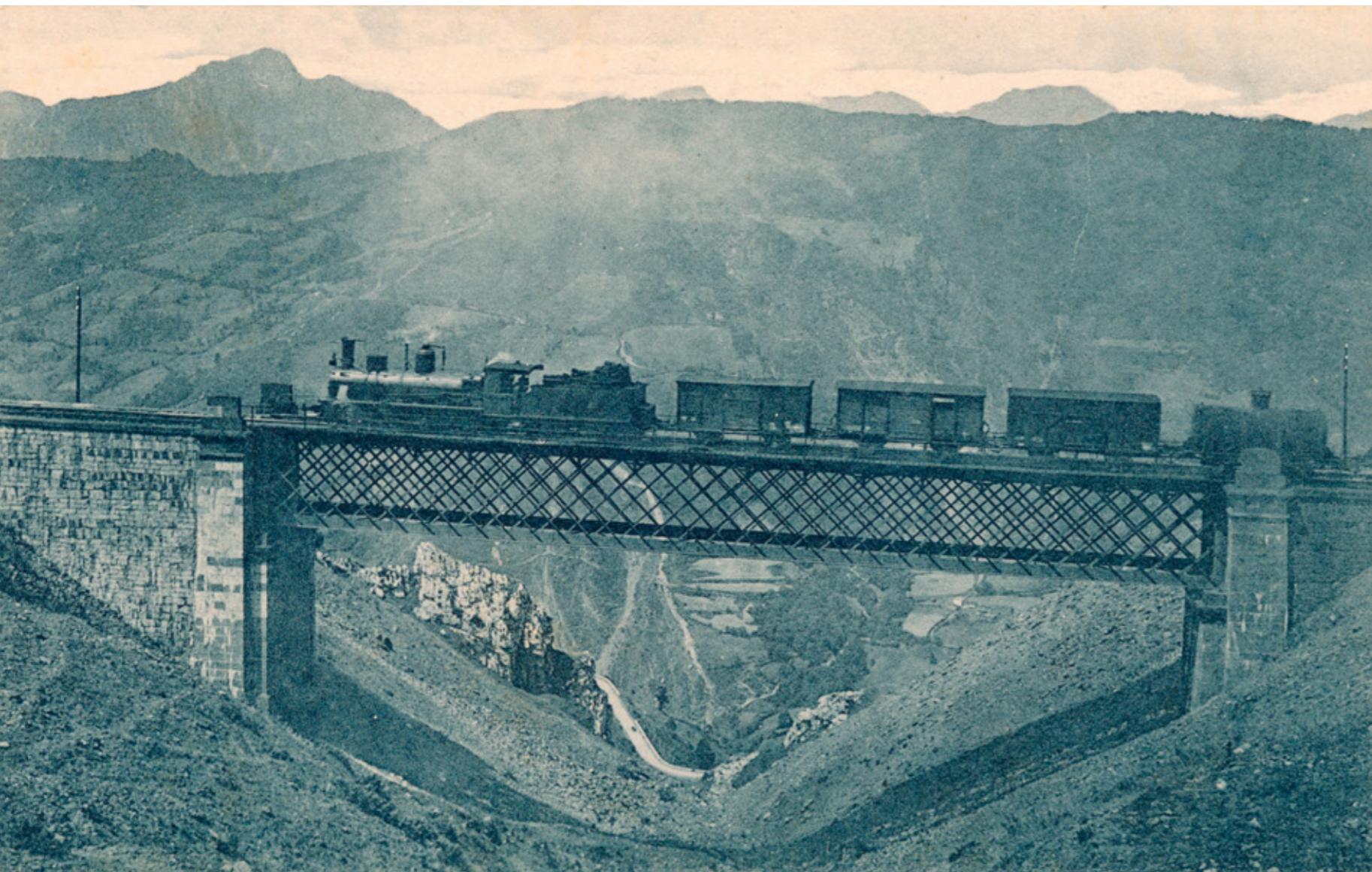
Centrándonos na rampla de Payares, trátase del tramu ferroviariu ente les estaciones de La Pola (Llena) y Busdongo. Ye un viaxe altitudinal

pelos montes centrales asturianos. Dende La Pola, el trazáu elévase, sele y constante, a razón d'un máximu de 20 metros por cada quilómetru que percuere⁵. A lo llargo de 55 km pasa de los 325 m d'altitú na estación de La Pola hasta los 1.228 m de la boca norte del túnel de La Perruca (Asturies) y los 1.280 m de la boca sur (Lleón), el puntu de mayor altitú, pa descender hasta los 1.250 m na estación de Busdongo⁶. De los 55 quilómetros totales, 50,5 trescurren pel conceyu Llena (Asturies) y los otros 4,5 pel de Villamanín (Lleón).

Dende La Pola, el trazáu xube, sele y constante, a razón d'un máximu de 20 metros por cada quilómetru que percuere. A lo llargo de 55 km pasa de los 325 m na estación de La Pola hasta los 1.228 de la boca norte del túnel de La Perruca (n' Asturias) y los 1.280 m de la boca sur (Lleón) —el puntu de mayor altitú— pa descender hasta los 1.250 m na estación de Busdongo. De los 55 km totales, 50,5 trescurren pel conceyu Llena y los otros 4,5 pel de Villamanín (Lleón)

5. Tamién pue indicase como una rampla de 20 milésimes (<https://patrimoniustrial.com/>, 2019), como una pendiente del 2% o del 20‰ o como una declividá del 2% o del 20‰.

6. Les cotes altimétriques y los puntos quilométricos utilizaos nel testu son los que espeya'l Mapa Topográficu Nacional 1:25.000 del Institutu Xeográficu Nacional. Utilízase pa les estaciones la nomenclatura acordies cola toponimia tradicional asturiana.



Una locomotora, de les conocíes col nomatu «verracu», tirando d'un tren de mercancíes, al pasu pel viaductu de Matarreonda, col valle Payares al fondu. (Fototeca del Muséu del Ferrocarril d'Asturies)

Tamién ye un viaxe que nos permite cruzar la divisoria y contraponer les diferencies naturales ente dos ámbitos xeomorfolóxicos y climáticos tan contrastaos como Asturias y Lleón. Podemos identificar les socesiones vexetales adautaes a les diferentes condiciones bioclimátiques, onde entren en xuegu tanto l'altitú, como la orientación y la pendiente, con cambeos, delles veces bruscos, ente les lladeres soleyeres y avesíes. Al mesmu tiempu, puen vese les distintes maneres d'adautación de l'actividá humana a les condiciones impuestes pol mediu natural.

El conxuntu que resulta ye un paisaxe ricu y bayurosu. Y tamién supón un viaxe nel tiempu que, al traviés de la llectura de les buelgues que tán tapecíes nel paisaxe, permite identificar elementos fundamentales pa comprender la configuración histórica de los montes centrales asturianos o mesmu d'Asturies.

La rampla Payares permite a los que pasen per ella disfrutar d'un paisaxe onde queda de manifiestu

la interacción de los factores humanos y naturales. Un paisaxe esceicionalmente ricu que, al parase a almiralu, ufierta muncho más qu'una guapura irretrucable. El conxuntu constitúi un elementu patrimonial de primer orde que, trescendiendo l'induldable interés del propiu trazáu ferroviariu, que —territorialmente— abarca tanto l'ámbitu inmediatu y llenderu cola propia llinia, asina como tolo que se pue columbrar dende'l mesmu trazáu. Los numerosos tramos

de vía al aire llibre, y la distribución de los mesmos a lo llargo del trazáu y los ámbitos per onde discurre, faen que la vía presente una alta visibilidad. La disposición de la traza permite observar una porción amplia y diversa del cordal central asturianu.

El ferrocarril contribuyó de manera decisiva a la configuración del paisaxe actual muncho más allá de les tresformaciones físiques derivaes del desendolcu de la infraestructura nun territoriu accidentáu. Foi motor d'una serie de cambeos fundamentales nel procesu d'industrialización d'Asturies a finales del sieglu XIX, y de les tresformaciones paisaxístiques que trai con ello. El ferrocarril ta direutamente rellacionáu cola xénesis y evolución de munchos de los paisaxes industriales d'Asturies. A mou d'exemplu, la llegada del ferrocarril a Mieres y a Llena supunxo un impulsu al desarrollu de la cuenca del Caudal de la mano del aumentu de l'actividá minera y d'industries como Fábrica de Mieres, desarrollando una rede minero-industrial coneutada col puertu de Xixón⁷ después de 1874⁸ y, tres de l'apertura del pasu de Payares en 1884, con La Meseta. El ferrocarril ye un tresporte de viaxeros pero, sobre too, supón la llegada y la salida, la movilización en masa de delles mercancíes, dende materies primes a productos más o menos elaboraos, dende'l cereal al carbón, dende vinu a aceru.

7. Hai que señalar que'l trazáu ferroviariu en Xixón nun terminó na estación, sinón que prollongóse hasta'l puertu [l'actual puertu deportivu]. La propia estructura de la estación diseñábase pa facilitar l'accesu a la instalación portuaria.

8. Un fenómenu asemeyáu de desarrollu minero-industrial produxérase dende los años 50 del sieglu XIX na cuenca del Nalón, cola entrada en funcionamientu del trazáu del ferrocarril de Llangréu. Ver Maurín-Álvarez en *Ciencias* 11, pp. 74-85.

El tren y los paisaxes en tresformación

El ferrocarril tamién ye testigu de les tresformaciones del paisaxe na so rodiada, de los cambeos na imaxe que se ve dende la ventanina del tren. La rampla de Payares lleva asistiendo, a lo llargo de los sos 140 años de vida, a la evolución del so entornu, a los cambeos d'un territoriu agrariu dominante. Pero pa ser a entender completamente'l paisaxe fai falta saber ver ya interpretar esos paisaxes pa dase cuenta de la dimensión patrimonial qu'enzarren. Esa historia, esos cambeos, son visibles y una mirada entrenada busca y reconoz los restos de l'actividá pasada ya interpreta la configuración actual del paisaxe y les buelgues del pasáu. Autores como Rodríguez Gutiérrez (1984, 1989), García Fernández (1988), Fernández García & Rodríguez Gutiérrez (1992), Fernández García (2001), Martínez Fernández y Maceda Rubio (2012) o Martínez Fernández (2016, 2019), ente otros muchos, desplicaron en delles publicaciones la conformación histórica y la evolución recién del paisaxe rural asturianu en xeneral y el del monte central d'Asturies en particular.

Les primeres persones que viaxaben nel últimu quartu de sieglu XIX columbraben un paisaxe qu'anguaño definimos como agrariu tradicional, que podemos rastrexar los sos raigaños, a lo menos, na Edá Media. Un paisaxe que tien poco que ver col actual, magar que toles sos buelgues son tovía visibles. Un paisaxe creáu y perfeutamente ordenáu ya estructuráu nun contestu históricu y social d'economía mesta agrícola y ganadera de sosistencia, configurando, en conxuntu, unidaes productives básiques que buscaben ameyorar l'aprovechamientu de los recursos del entornu. Un exemplu ye l'allugamientu del poblamientu, per un llau'l que ta asitiáu a media lladera, que, aprovechando llanaes que

quiebren la pendiente, xenera nucleos concentraos en quintanes; per otru, nel fondu del valle los pueblos allúguense en contautu cola lladera, dexando espaciu al ríu y con una disposición llinial de les construcciones. Mui cerca de los núcleos allúguense güertes pequeñes dedicaes al cultivu domésticu, con un aprovechamientu intensu y continuu tol añu. Nel entornu de los asentamientos, les tierres de llabor, les eríes o senres, asentaes nes meyores tierres del entornu, les más fértiles, les más soleyeres y de topografía más favorable, reservaes pal cultivu más importante: el del cereal (escanda, maíz, etc.), amás d'otros como patates o fabes, que complementaron el sistema productivu. L'otru pilar, la ganadería, ocupaba los praos y los pastos d'altura. Los praos criaben enriba de suelos de peor calidá y pendiente más pronunciada, allugaos n'altitúes estremaes qu'empataba los pastos d'abaxo colos d'arriba y d'onde se conseguía pación y yerba curao. Los pastos d'arriba aprovechábense pa soltar el ganáu de manera estacional. Otru elementu fundamental nesti sistema tradicional ye'l monte, les fasteres arbolaes, con predominiu de castañal y carbayu na parte baxa y de faya a mayor altura, y los espacios de matos. Del monte consiguiéense too tipu de recursos: fruta, madera, lleña, rozu, etc. y yera un espaciu amañosu pa desenvolver territorios nuevos de cultivu o de pastu si facía falta. El conxuntu conformaba un mosaicu singular y cambiante a lo llargo del añu, que conseguía encaxar los diferentes ciclos vexetativos colos ciclos productivos de los animales según l'altitú y la época del añu.

Tendemos a pensar nesti sistema tradicional como dalgo invariable a lo llargo de los sieglos y, sicasí, tuvo y sigue tando nun cambéu continuu. Esti sistema qu'anguaño llamamos tradicional sufriera yá munches tresformaciones cuando los

primeros viaxeros percorrién la rampla de Payares. Anque'l so funcionamientu siguía siendo apaecíu, la introducción de cultivos procedentes del continente americanu na Edá Moderna, sobre manera'l maíz y dempués la patata, supunxeron un aumentu de la producción y una reducción de los tiempos de barbechu, lo que contribuyó a incrementar los recursos disponibles, la medra de la población y a alteriar les arquitectures tradicionales cola espansión de los nuevos modelos d'horros y paneres con corredor. Tresformaciones seguramente lentes y sutiles pero que tamién calaron dientro del patrimoni inmaterial, mesmo que'l desarrollu de la esfoyaza, ún de los emblemes de socialización y trabayu comunitariu de la cultura tradicional asturiana.

Dende que los primeros viaxeros pasen pela rampla, a finales del sieglu XIX, esi paisaxe agrariu

tradicional entama a debilitase. Un procesu lentu pero constante hasta que dende la década de los 60 del sieglu XX s'asuma progresivamente la mecanización y la especialización productiva enfocada a la ganadería, que tien dos facetes contrastaes n'Asturies: la producción del lleche y derivaos, qu'afianzará nes partes baxes de la rexón, y la producción de carne, qu'asentará na parte alta. Un procesu que se reforzó y matizó cola entrada d'España na Xunión Europea y la llegada de la Política Agraria Común (PAC), coles sos regulaciones, pagos únicos, oxetivos medioambientales, etc. Produzse asina una «desorganización» del sistema previu (Martínez-Fernández, 2016). Too ello nun mediu rural avieyáu y en crisis dende va décadas, onde los espacios de cultivu de güerta reduxéronse a la mínima espresión, los terrenos de les eríes y les senres tresformáronse



Tren Alvia entrando nel túnel 41. [C.F.B., XI/2023]

en praos y, a la so vez, los praos más a desmano abandonáronse y foron colonizaos por matos y arboláu y los pastos d'altura reduxeron la so estensión en favor del avance de les especies forestales. El que viaxe pela rampla anguaño, nel sieglu XXI, pue ver esta nueva conformación del mosaicu del paisaxe rural de la fastera central del cordal asturianu.

IV. LA RAMPLA DE PAYARES. AFRONTAR LA LLADERA

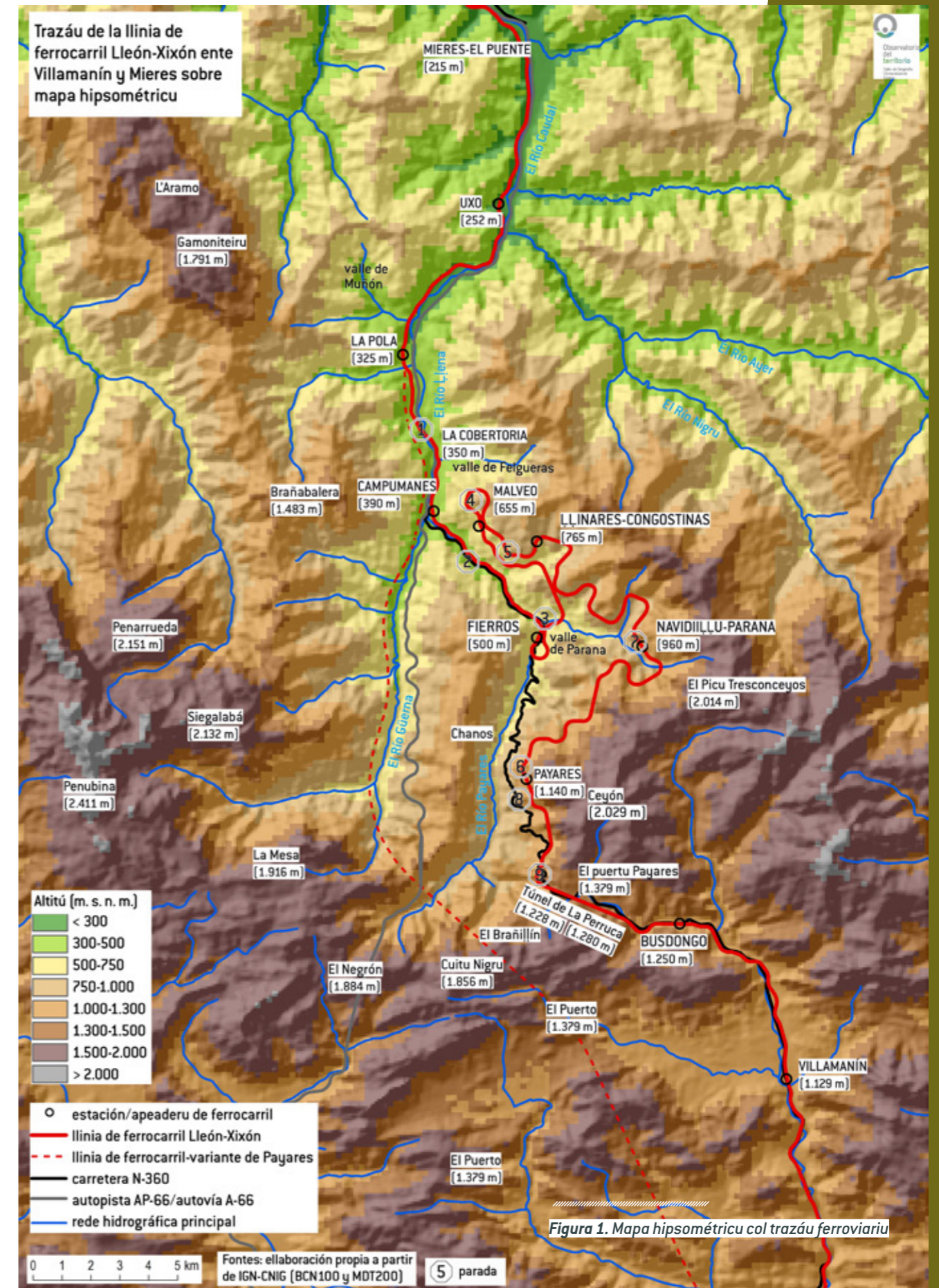
Un elementu determinante na singularidá de Payares, tanto dende un puntu de vista estrictamente ferroviariu como paisaxísticu en xeneral, ye la disposición, configuración y carauterístiques del so trazáu. Una metá ta al aire llibre y la otra en túnel o falsu túnel. Dambos tipos alternense a lo llargo de tol trazáu nes diferentes cotes d'altitú nes que se desarrolla, si bien na parte baxa ye más habitual la continuidá del trazáu al aire llibre y nes partes altes predomina'l túnel o falsu túnel. Esta configuración del trazáu ye'l frutu del mou nel que s'encaró'l diseñu de la rampla, onde inflúin especialmente'l tope de pendiente y el radiu de curva qu'impón un trazáu ferroviariu igual que la configuración y carauterístiques físiques del valle d'El Ríu Payares.

Como indica Bas Ordóñez (2018), les conclusiones de la comisión d'inxenieros, designada pol Ministeriu de Fomentu en 1858 pa estudiar el trazáu de la llinia ferroviaria de Lleón a Asturias, foron que'l destín final de la llinia yera'l puertu de Xixón y que'l pasu más afayadizu yera'l de Payares. La primer propuesta pa esta llinia avanzaba dende Lleón pel valle d'El Bernesga hasta Busdongo, contemplaba'l pasu del puertu al traviés d'un túnel na zona de La Perruca y, dende esti puntu, establecía una traza con una pendiente del 1 % (10 metros de desnivel por cada

quilómetru de vía), qu'avanzaba pel valle de Payares y, en llegando al valle de Felgueras, pasaba pal conceyu d'Ayer pa descender pelos valles de los ríos Negro y Ayer hasta Soto y, dende ellí, seguir hacia Morea y Uxo en direición Uviéu y Xixón. En 1868 entró en funcionamientu'l tramu ente Lleón y La Pola de Gordón, les obres avanzaron hacia Busdongo y entamaron les de Xixón a La Pola, pero siguía ensin tar claro cómo diba abordase la rampla. Esti mesmu añu, Salustiano González Regueral presentó un estudiu nuevu (Rodríguez-Gutiérrez, 2018), nel que'l percorríu acórtase y faise pel valle d'El Ríu Payares: dende La Perruca hasta'l valle de Felgueras, dende esi puntu hasta La Muela y dende ehí hasta Campumanes, p'avanzar hasta La Pola. Sicasí, esta nun va ser la propuesta final. En 1872, a la vez que s'inauguraba'l tramu de La Pola de Gordón a Busdongo, Javier Sanz Larumbe realizó un proyeutu nuevu. Mantuvo'l pasu de la divisoria al traviés d'un túnel y, dende les propuestas previes, acortó'l percorríu llevando la pendiente hasta'l 2 % (20 metros por cada quilómetru percorríu)⁹. Amás, reduxo'l radiu de munches curves hasta los 300 metros¹⁰, aumentó la cantidá de trazáu en túnel y propunxo un retrocesu dende'l valle de Felgueras de mou qu'invertiase'l sentíu de la marcha hasta Fierros, onde se volvía al sentíu de la marcha con otru retrocesu (Bas-Ordóñez, 2018). En 1874 entró en funcionamientu Xixón-La Pola y namás quedaba encarar

9. La variante de Payares tamién tien como pendiente máxima de referencia'l 2 % pa encarar el desnivel ente la estación de La Pola, a 325 metros d'altitú, los 610 metros d'altitú de la boca norte en Los Pontones (Teyeo, Llena) y la boca sur del túnel de Payares en La Pola de Gordón, a 1.020 metros d'altitú.

10. A diferencia de la rampla, na variante de Payares, pa les curves, el radiu de referencia ye de 4.450 metros, siendo'l menor esistente nel trazáu de 2.270 metros [Grupo de Trabajo de Ferrocarriles de la Demarcación de Asturias, 2017].



definitivamente la rampla. Como describe Bas Ordóñez (2018), Sanz Larumbe reaxustó'l so proyeutu, caltuvo toles incorporaciones que fi-ci-ere (pendiente, trazáu, túneles y radiu de cur-va) pero eliminó les reclusas y sustituyóles por dos túneles en forma de llazu, de 300 metros de radiu. Esti diseñu foi'l que finalmente se cons-truyó y el qu'anguaño se sigue utilizando (Figura 1). Los añadíos posteriores más significativos fo-ron los falsos túneles que s'iguaron pa disminuir el problema de los aludes, y que reduxeron un poco la cantidá de vía al aire llibre. Como indi-quen Bas (2017, 2018) y Flores (2021, 2022) la vía única de Payares necesitó tamién desarrol-lar delles estaciones pa xestionar la rampla, puntos onde fuere posible facer cruces, adelantamien-tos y paraes. Nun entamu levantáronse ocho estaciones: La Pola, Campumanes, Fierros, Mal-veo, Llinares-Congostinas, Navidiillu-Parana, Payares y Busdongo, a les que va xuntase La Cobertoria cola lletrificación¹¹.

Esti trazáu permite superar un desnivel de 955 metros ente'l puntu más baxu, la estación de La Pola y el más altu, la boca sur del túnel de La Perruca, teniendo en cuenta qu'entrambos puntos namás hai 21 km en llinia reuta; amás, ye especialmente significativu l'ámbitu ente Fie-rrros y la boca sur de La Perruca: en 10,2 km que separen estos dos puntos en llinia reuta hai una diferencia de cota de 780 metros. Énte esto, dende Xixón hasta La Pola hai 44,3 km en llinia reuta y l'ascensu altitudinal ente les sos estacio-nes ye de 315 metros. Dende Lleón hasta Bus-dongo hai casi la mesma distancia, 44,4 km en llinia reuta, con un desnivel de 420 metros.

11. Nesta enumeración nun s'inclúi l'apeaderu de La Frecha por ser namás un apeaderu pal usu de los viaxeros, qu'en nengún momentu implicó llabores de xestión del tránsitu pola rampla.

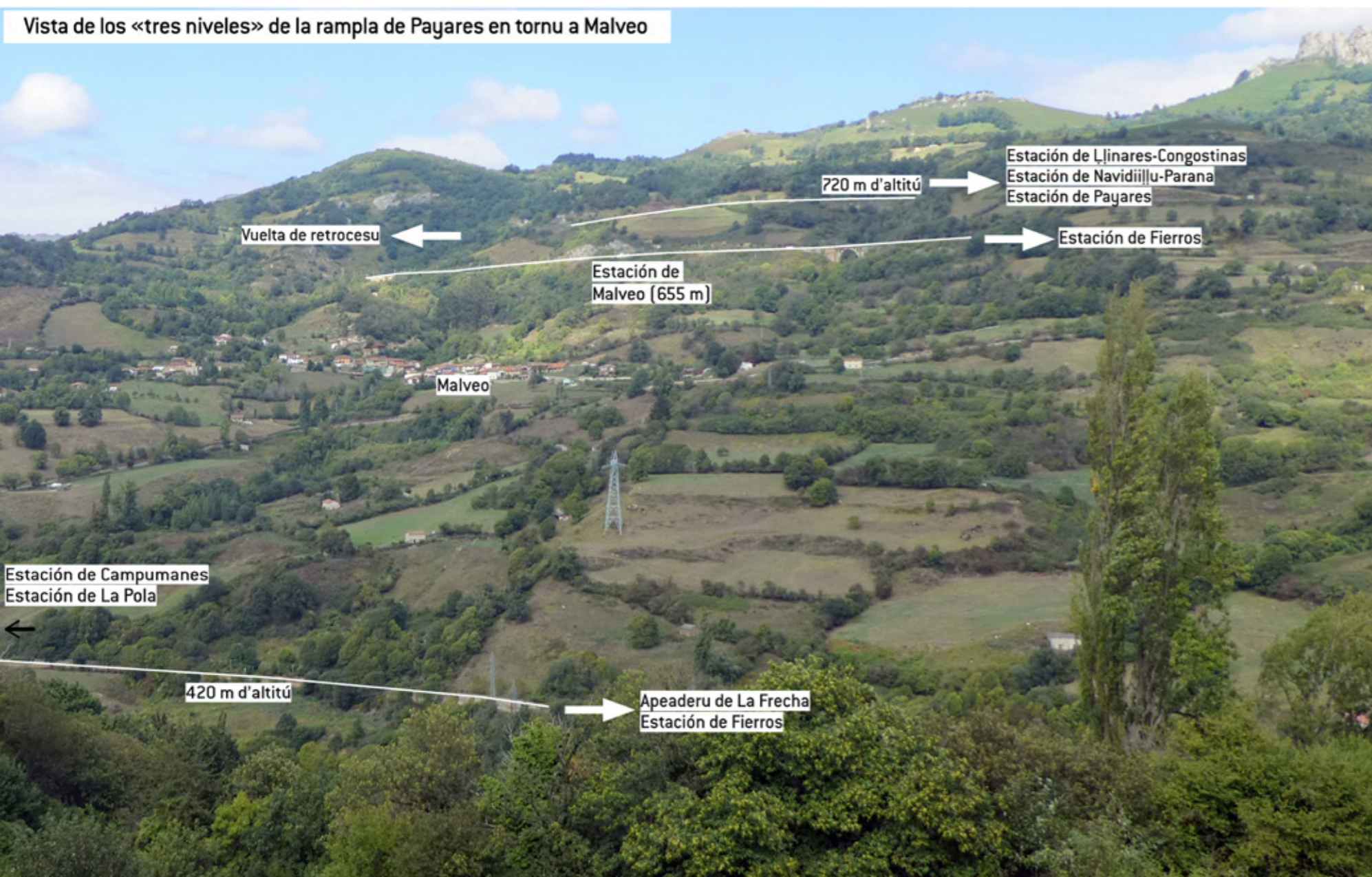
Pa xestionar el desnivel ente La Pola y La Perruca, el trazáu ferroviariu percuerre 53 km con una pendiente que nun supera'l 2 %, pero qu'en pocos tramos ye inferior al 1,8 %. Esto configura una traza que se percibe, nel terrén, como cuasi llana, con una continuidá que nun ye cuasi a vese pola presencia de túneles y los ziszás del percorríu. Sicasí, dende un puntu de vista téunicu, una pendiente constante y sostenida del 2 % a lo llargo de decenes de quilómetros, amás d'un trazáu con curves zarraes, de namás 300 metros de radiu (Bas-Ordóñez, 2019),

Énte La Pola (Llena) y La Perruca, el trazáu ferroviariu percuerre 53 km con una pendiente que nun supera'l 2 %, pero qu'en pocos tramos ye inferior al 1,8 %. Esto percíbese, nel terrén, como una traza cuasi llana, amás de pola presencia de túneles y los ziszás del percorríu. Sicasí, dende un puntu de vista téunicu, una pendiente constante y sostenida del 2 % a lo llargo de decenes de quilómetros, amás d'un trazáu con curves zarraes, de namás 300 metros de radiu, suponen un gran retu d'esplotación pa un trazáu ferroviariu

ABAXO

Figura 2. Fotografía xeneral del valle d'El Río Payares, de Campumanes al túnel de La Perruca. (Semeya: C. F. B., IX/2024)





ARRIBA

Figura 3. Los tres niveles de la vía nel entornu de Malveo. [C.F.B., IX/2024]

suponen un gran retu d'esplotación pa un trazáu ferroviariu.

La rampla desarróllase a lo llargo de lo que podemos considerar «tres niveles», gracias a un zizás grande que-y permite ascender pela lladera del valle d'El Río Payares de forma continua (figures 1, 2 y 3). Nel «primer nivel», dende La Pola hasta Fierros, la vía desarróllase nel sentíu sur siguiendo'l fondu del valle d'El Río Llena hasta Campumanes y dempués, nel sentíu sureste, sigue avanzando hasta Fierros pel fondu del valle d'El Río Payares. Dende esti puntu, el trazáu xira a unos 300 graos pa cambiar el sentíu de la marcha pal norte, entrando asina nel «segundu nivel». Trescorre a media lladera,

hasta pasar la estación de Malveo y llegar al valle de Felgueras, onde xira, otra vegada, otros 300 graos, na conocida como «vuelta o curva de retrocesu» pa seguir otra vegada hacia'l sur. Arrancando d'ehí, desarróllase'l «tercer nivel», la vía moldia a la disposición de la lladera este del valle de Río Payares, caracterizada por una gran cantidá de valles secundarios y terciarios,

lo que-y da un desarrollu territorial ampliu que va permiti-y al trazáu ferroviariu un desarrollu llinial destacáu al traviés de los entrantes y salientes de los valles ya interfluvios. Destaca especialmente la ramificación amplia de la cabecera del valle de Parana; de fechu, nesti valle secundariu, el tren avanza 11,6 km y pasa de la cota 830 a 1.060.

Gracies a esti trazáu, el ferrocarril, carauterízau pola gran torga de la pendiente y los radios de curva, pue superar lo que Martínez Fernández (2016) describe como'l «escalonamientu territorial na montaña central d'Asturies». Un relieve que «s'amuesa como un anfiteatru nel que les altitúes van escalonando pali a pali hasta llegar a la divisoria d'agües», un ascensu de norte a sur que se fai «d'una manera mui brusca». Esti escalonamientu pol que trescorre'l tren ta relacionáu direutamente col desarrollu de los usos del suelu y de les actividaes tradicionales y actuales nos montes centrales. Y, como diximos, el trazáu ferroviariu, pola so disposición y configuración, permite, dende diferentes cotes y orientaciones, observar un total de 118 quilómetros cuadraos de los montes centrales d'Asturies, una gran cantidá y diversidá de territoriu onde pue vese esi escalonamientu, que nun abarca namás cuasi tol valle d'El Río Payares, sinón tamién espacios amplios del valle d'El Río Llena, una parte d'El Valle'l Güerna o los puntos cimeros de L'Aramo o de Penarrueda.

V. EL PAISAXE DE LA RAMPLA DE PAYARES EN NUEVE PARAES

Pa tratar el paisaxe de la rampla de Payares na vertiente asturiana, dende La Pola hasta la boca norte del túnel de La Perruca, por cómo y per ónde discurre'l trazáu, poles carauterístiques del territoriu qu'arrodia'l

percorríu del tren y poles vistas qu'ofrez, puen considerase tres sectores¹².

El primer sector desarróllase ente La Pola y Fierros; 12,5 quilómetros de llinia ente les estaciones que pasen de los 325 a los 500 metros d'altitú. El trazáu pasa cerca del fondu de valle, entrellazándose cola autovía A-66 hasta Campumanes pel valle d'El Río Llena, y dempués cola N-630 pel valle d'El Río Payares. Nesta parte hai árees grandes de prau y delles güertes, asina como mases de castañal importantes y formaciones arbolaes mestres de castañal, carbayu, fresnu, ablanu, etc.; tamién hai enclaves con encines o plantaciones puntuales d'ocalitu, xunto coles formaciones de ribera nel entornu de los calces de los ríos. Nesti sector obsérvase la bayura d'usos del fondu del valle, aprovechando les árees más favorables non solo pal pasu de les infraestructures, sinón tamién pal crecimentu de los nucleos de población y usos venceyaos, como los equipamientos y les

12. El conceutu «sector» ye más ampliu territorialmente que'l de «nivel», que se circunscribe a la traza de la vía y fai referencia a la disposición del trazáu na lladera. Como s'observa nes figures 2 y 3. Amás, los tres sectores, dende un puntu de vista paisaxísticu, nun coinciden exautamente colos «tres niveles» desplicaos enantes. El primer nivel y el primer sector sí son coincidentes, dambos ente La Pola y Fierros. El segundu sector inclúi'l «segundu nivel» y el tramu inicial del «tercer nivel», hasta llegar a Llinares. El tercer sector correspuende cola parte media y cimera del «tercer nivel».

árees industriales y comerciales y tamién los restos d'actividaes mineres antigües, como les explotaciones d'hulla de La Cobertoria. Puen vese dende'l tren nucleos como La Pola, La Vega'l Cigu, La Vega'l Rei, El Reúndu, Campumanes o La Frecha. Nesta parte atópase tamién la variante ferroviaria de Payares y l'entamu de l'Autopista'l Güerna. Tamién nesti sector asitia, mui próxima al trazáu del tren y l'autovía, la ilesia perrománica de Santa Cristina, xunto a la estación de La Cobertoria.

El segundu sector va dende Fierros hasta Llinares. Nesti tramu'l ferrocarril percuerre, ente estaciones, 13,5 km y pasa de los 500 a los 765 metros d'altitú. Nel puntu intermediu d'esti sector atópase la «vuelta de retrocesu» sobre'l valle de Felgueras, qu'ofrez un mirador destacáu con vistas amplies. Nesta parte la vía allóñase del ríu y desarróllase a media lladera, avanzando primero pal norte, alloñándose del puertu de Payares pa poder ganar altura, hasta la «vuelta de retrocesu». Dempués toma'l sentíu sur, pa Lleón. El so trazáu altraviesa espacios amplios de praderíes onde siguen destacando delles llendes a base de zarros vexetales densos. Muchos d'estos praos asienten n'árees antigües de cultivu cerealista. Tamién hai superficies arbolaes estenses, llocalizaes en zones de pendiente más pronunciada y suelos menos fondos, onde predominen la castañal y el carbayu, y empiecen a vese los fayeos

nes proximidaes de Llinares. Asina mesmo, los matos y los pastos entamen a ganar presencia. Los nucleos aprovechen pa allugase en zones de topografía más favorable y más soleyeres, como pasa en Güelles, Congostinas, Casorvía, Malveo o Erías, nel valle de Payares. Pero dende la vía tamién son visibles otros nucleos fuera del valle d'El Río Payares, como Tiós y Cuturesu, en El Valle'l Güerna o Mamorana, Otero y Muñón Cimiru nel valle d'El Río Llena, que respuesten a los mesmos esquemes de llocalización. Al dir ganando n'altitú la vista ye cada vez más amplia, enmarcada poles lladeres na mesta de los valles d'El Río Güerna y el Payares y l'entamu d'El Río Llena. La «vuelta de retrocesu» permite observar la estructura y configuración xeneral de la parte este del valle d'El Río Llena, dende la lladera de Brañabalera, al sur, hasta les fasteres meridionales de la sierra de L'Aramo al norte, onde destaca El Gamoniteiru.

El tercer sector ye'l más llargu, dende la estación de Llinares-Congostinas hasta la boca norte del túnel de La Perruca. Un percorriú de 24 km pa pasar de los 765 a los 1.228 metros d'altitú. La vía xube pela parte alta de la lladera al traviés de dellos ziszás qu'aprovechen los múltiples entrantes de los valles y salientes d'interfluvios que configuren la cabecera amplia del zarru de este y sureste del valle d'El Río Payares, col desarrollu destacáu del valle secundariu de Parana. Altérnense asina les orientaciones norte y sur de les lladeres per onde

trescorre la vía. Puen observase diferentes nucleos de población, enclaves como Samiguel, Payares o Chanos, llocalizaos perbaxo del trazáu ferroviariu. Estos enclaves, al igual que los anteriores, llocalizaos a media lladera, en terrenos favorables y arrodiaos de superficies afayadices pal cultivu onde anguaño se llocalicen güertes pequeñes y amplies superficies de praos. Puen vese les segundes y terceres fasteres de pradería, cada vez más próximes a la parte cimera del valle. Sicasí, nesti sector los espacios de prau son más escasos si se comparen al gran númberu de superficies arbolaes, onde domina la faya, con presencia del carrascu o l'abeduriu, o del carbayu n'orientaciones meridionales. Nos terrenos más altos y nes lladeres orientaes pal sur, cada vez tienen más presencia'l pastu y el matu, mentanto que nes zones cimeres tamién abonden los pastos d'altura. Dende esti sector vese una parte grande del valle d'El Río Payares, la parte cimera d'El Valle'l Güerna o Penarrueda, yá en Quirós. Amás, son a percibise los restos de la minería d'antracita nes árees de Llinares, Navidiu o Payares. Na parte final, nes proximidaes del puertu de Payares, el ferrocarril entellaza otra vegada cola carretera nacional (N-630).

Nueve panorámiques

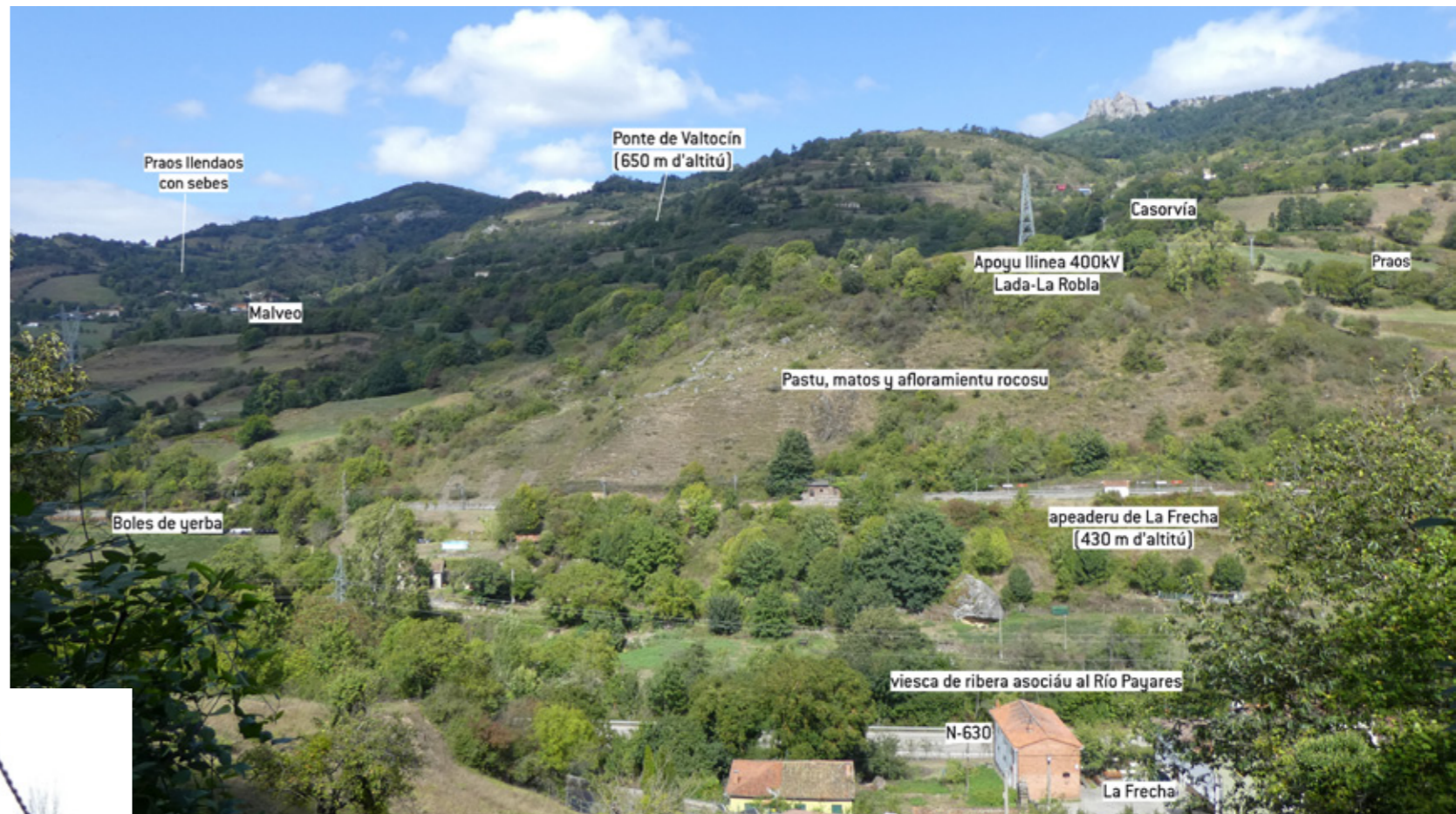
Tolo dicho y descrito hasta'l momentu puen espeyalu una bayura de semeyes. Escoyimos **nueve paraes**, nueve panorámiques pa observar el paisaxe (figures 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12).

La Figura 4 muestra La Cobertoria y parte del valle de Felgueras. La importancia del enclave de La Cobertoria desplicase pol proceso de lletrificación de la llinia, que conllevó la construcción de la estación homónima (Bas-Ordóñez, 2017; Flores, 2022). Nesti puntu'l ferrocarril trescorre pel fondu del valle y cruza sobre l'autovía A-66 y El Río Llena, cambiando

de la lladera oeste a la este. Pue vese una parte del valle de Felgueras, la «vuelta de retrocesu» y la ilesia prerrománica de Santa Cristina. Los praos, muchos d'ellos con llendes de sebes, nel entornu de los nucleos d'Alceo y Las Campas, y tamién los espacios arbolaos, mui abundantes, onde predomina la castañal.

ABAXO

Figura 4. Parada 1, La Cobertoria y el valle de Felgueras (Semeya: C. F. B., I/2024)



ARRIBA

Figura 5. Parada 2, apeaderu de La Frecha y lladera entre Casorvia y Malveo. (Semeya: C. F. B., IX/2024)

La Figura 5 céntrase na lladera ente Casorvia y Malveo, col apeaderu de La Frecha na parte baxa, una incorporación de recién a la llinia pa dar serviciu de viaxeros al nucleu homónimu (Flores, 2022). Nesti puntu, el tren trescorre pel fondu del valle, pero yá asentáu na lladera, lloñe d'El Río Payares y nel marxe opuestu a la N-630. Pue vese la lladera este del valle d'esti ríu, na so parte baxa, ente los nucleos de Casorvia y Malveo, col pasu del «segundu nivel» de la vía pela

ponte de Valtocín. Tamién la llinia de 400 kV Lada-La Robla. Nesta parte abonden los praos y les boles de yerba ensilao. Enriba d'ellos hai mases forestales xebraes, asociaes a espacios de topografía menos amañosos que s'entemecen colos praos. Tamién son visibles delles árees pequeñes con pendiente alta y suelos esqueléticos con peñeu a flor onde predomina'l pastu con dalgo de matu.



ARRIBA

Figura 6. Parada 3, Fierros. [Semeya: C. F. B., IX/2024]

La Figura 6 ofrez una vista del enclave de Fierros, tanto de les instalaciones de la estación de Fierros, como del nucleu de población y los nucleos próximos de Fresneo y Las Puentes. Pue vese la configuración del valle d'El Río Payares nesti puntu, lladeres enfrentaes, d'orientación este y oeste con pendiente destacada y, al fondu, el zarru perimetral del valle na divisoria d'agües con La Meseta, en tornu a Cuitu Nigru. La inclinación de les lladeres nesta parte del valle fai que predomine cuasi completamente l'arboláu, destacando la castañal nes áreas con menos sol y el carbayu nes más soleyeres,

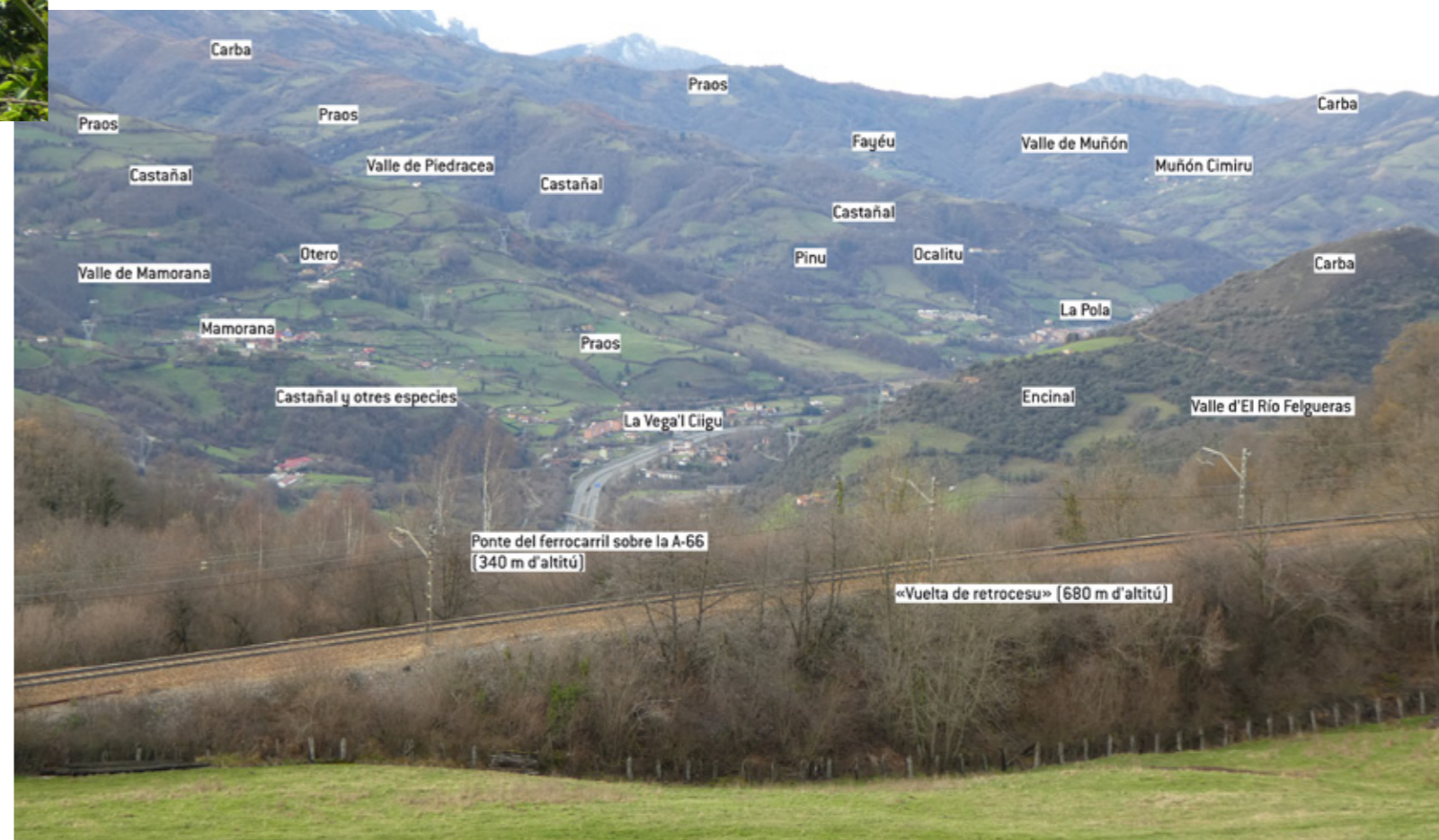
esistiendo amplies áreas mestes onde tamién hai presencia de fresnos, cerezales, álamos, ablanos, etc., asina como con matos y pastos nos ámbitos con más pendiente y suelos menos desarrollaos. Los praos son escasos y llocalícense nos espacios de topografía más afayadiza y con bona orientación. Pel fondu del valle, discurre la N-630. Nesti puntu, el trazáu de la vía dispónse paralelu al ríu, perriba d'él y hasta completar la vuelta de 300 graos que-y permite avanzar pel «segundu nivel» hacia'l norte, a media lladera, perriba del pueblu de Las Puentes.

La Figura 7 permite observar en primer planu la «vuelta de retrocesu» y, en segundu planu la vista que se tien del valle d'El Río Llena dende esti puntu. Nel fondu del valle, el pasu de la vía sobre l'autovía A-66, Los Consorios, La Vega'l Ciigu y La Pola. A media lladera los nucleos de Mamorana, Otero o Muñón Cimiru y les llinies de 400 kV Soto Ribera-La Robla y Lada-La Robla. Pue vese un valle abiertu en contraposición a la figura anterior, conformáu polos secundarios de Mamorana, Piedracea y Muñón na parte oeste; lladeres suaves nes qu'abonden los praos,

sobre too nel entornu de los nucleos, con bayura de llendes a sebe. Los espacios arbolaoos dispónense a lo llargo de la lladera, con mases de castañal y carbayu, zones mestes na parte baxa y media y de faya nes partes altes. Pela so parte, na lladera este, nel valle de Felgueras y perriba de La Cobertoria hai encines. Tamién s'identifiquen plantaciones puntuales d'ocalitu y de pinu. Nes partes cimeres de les divisories ente valles destaquen les carbes amplies (espacios poblaos de matos, pastos y peñeos, normalmente enriba de suelos poco desarrollaos).

ABAXO

Figura 7. Parada 4, «vuelta de retrocesu» y valle d'El Río Llena. [Semeya: C. F. B., I/2024]



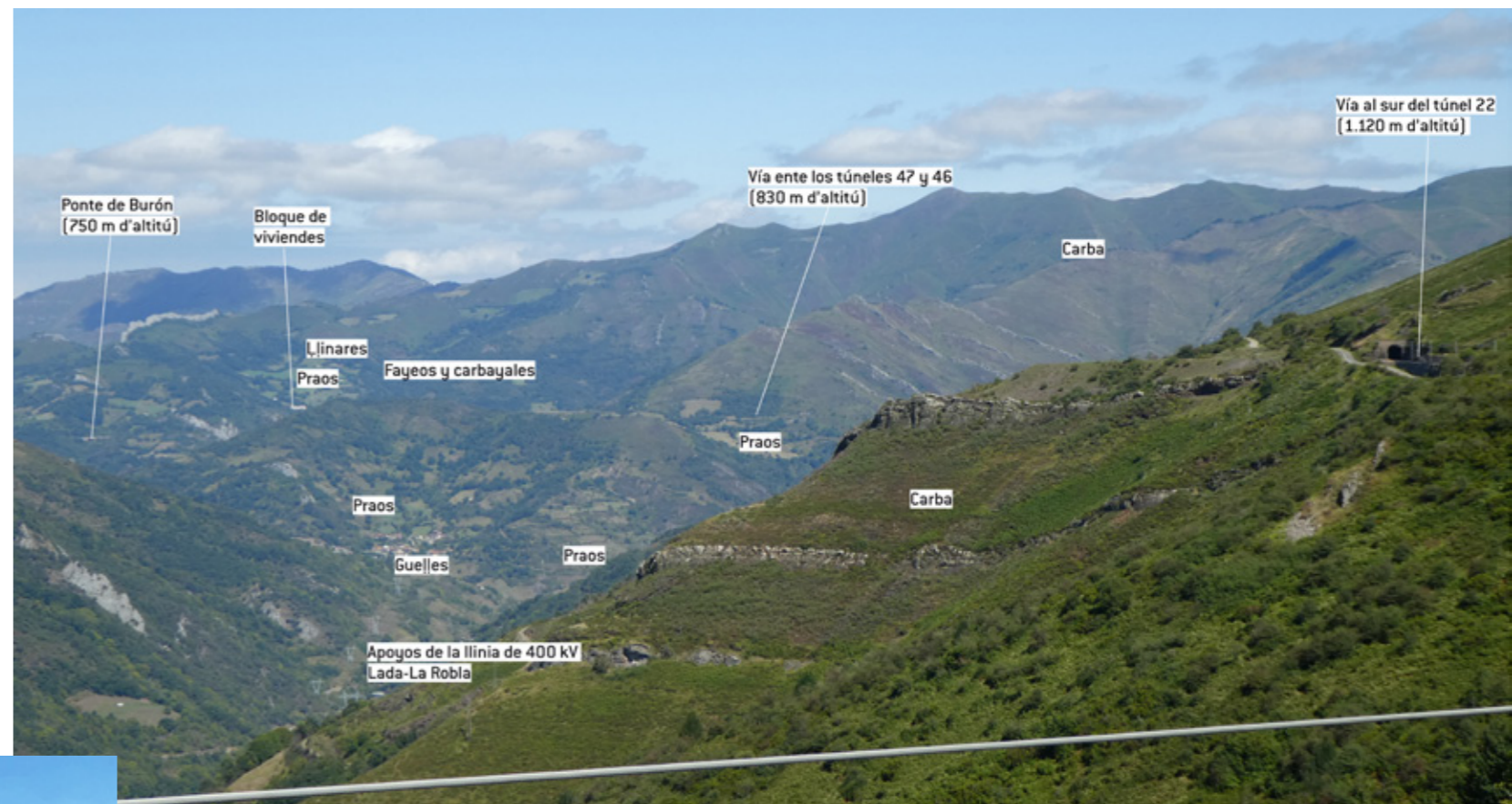
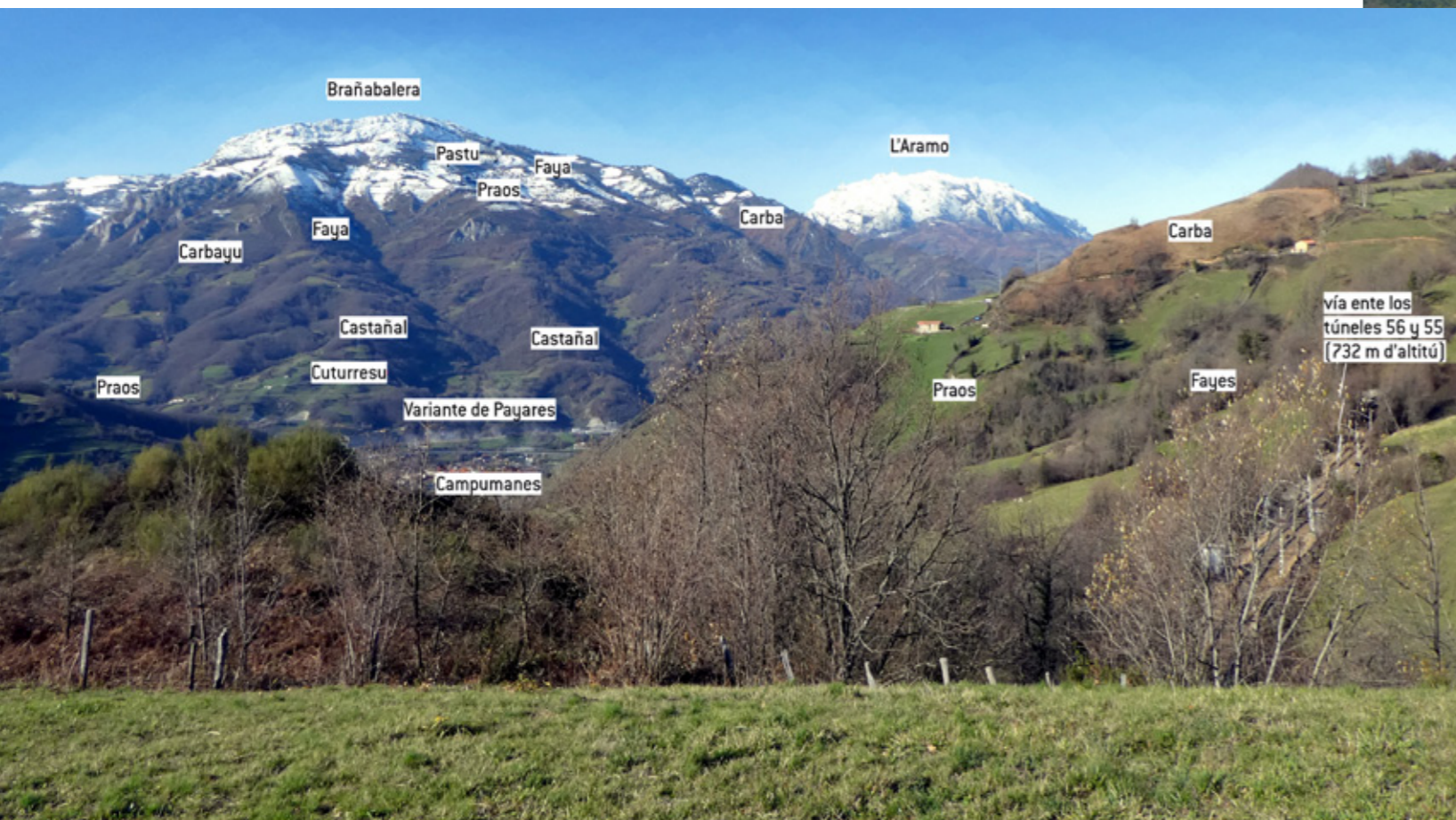
La Figura 8 ofrece una vista xeneral dende l'área de Burón a Brañabalera y el puntu onde se xunten los valles del Payares y del Güerna en Campumanes, amás de la parte cimera de la sierra de L'Aramo al fondu. Percíbese la disposición de la lladera de Brañabalera, dende'l fondu del valle de los ríos Güerna y Llena hasta'l llambrión caliar que lu encuma, la configuración de los diferentes valles ya interfluvios qu'organicen el so relieve y la disposición de los praos y árboles, castañal na metá inferior y carbayu y faya na

metá superior. Tamién los espacios de pastu y matos, la mayor parte d'ellos cubiertos pola nieve na imaxe. Nel fondu del valle, Campumanes y l'entamu de la AP-66 (Autopista'l Güerna) y el PAET¹³ de Campumanes del trazáu ferroviariu de la variante de Payares. Mientres, en primer términu vese'l «tercer nivel» de la rampla de Payares, ente los túneles 56 y 55, perriba de Casorvía y próximamente al área de Burón, con munches praderías y espacios pequeños d'arbolaos onde la faya yá tien una presencia destacada.

13. PAET: Puntu d'Adelantamientu y Estacionamientu de Trenes.

ABAXO

Figura 8. Parada 5, Brañabalera y sierra de L'Aramo dende Burón. [Semeya: C. F. B., I/2024]



ARRIBA

Figura 9. Parada 6, Llinares y Guelles dende Payares. [Semeya: C. F. B., IX/2024]

La Figura 9, tomada dende la subestación llétrica de Payares, brinda una vista amplia del tramu mediu del valle d'El Río Payares, especialmente de les partes cimeres y n'orientación sur de los valles de Llinares, Congostinas y Parana, amás de la lladera al norte de la estación de Payares. Esta perspeutiva permite ver dellos puntos de la rampla: la ponte de Burón, al fondu, el pasu de ferrocarril pela zona del Peñón de Llinares, ente los túneles 47 y 46 y, cuasi en primer planu, la boca sur del túnel 22. Destaca la posición del nucleu de Guelles, arrodiáu por munchos praos con llendes de sebe, delles mases forestales onde predominen fayas y carbayos na parte alta y espacios de pastu y matos. Tres de Guelles divísase'l nucleu orixinal de

Llinares, arrodiáu de praos, espacios arbolaos y carbes onde se combinen matos y pastos. Tamién pue vese'l bloque de viviendes diseñáu por Corominas y allugáu xunto a la estación de Llinares- Congostinas (Fernández-Bustamante, 2015). Pue vese tamién na imaxe la distribución de los praos na metá inferior; la de les carbes nes partes medies y cimeres con orientación sur, en pendientes destacaes con afloramientos rocosos abundantes y suelos poco desarrollaos (como pue vese en primer planu, al rodiu de la vía); la distribución n'altura de los praos aprovecha superficies de meyor topografía; el desarrollu de los espacios arbolaos, con faya o carbayu como especies principales; y, avanzando a media lladera, la llinia de 400 kV Lada-La Robla.



La Figura 11 permite observar una parte de la metá meridional del valle d'El Río Payares, nel entornu de la estación. Na lladera este acolúmbrase'l trazáu ferroviariu y la carretera N-630. Ente medies dispónense praos, áreas de pastu y formaciones de carbayu a los pies de la estación de tren y de la subestación llétrica de Payares, y tamién la llinia de 400 kV Lada-La Robla. Perriba de la estación abunda'l pastu, combinao con matu y espacios arbolaos de carbayu. Perbaxo la carretera puen vese más praos y un bon númeru de boles de yerba ensilao.

Na lladera oeste, el nucleu de Chanos, allugáu nuna hombrera amplia del cordal, ye un espaciu de topografía mui favorable, siendo visibles delles eries antigües, qu'entá conserven les traces del so pasáu como tierras de llabor, aunque nel usu actual predomina'l prau; el restu de les praderies llocalizaes na segunda orla, especialmente perriba del pueblu, n'espacios onde la topografía y la orientación tovía son aceutables. El restu del espaciu ta ocupáu por formaciones forestales de carbayu y faya y zones de pastu y matu, iguando en xunto un paisaxe de carbes amplies.

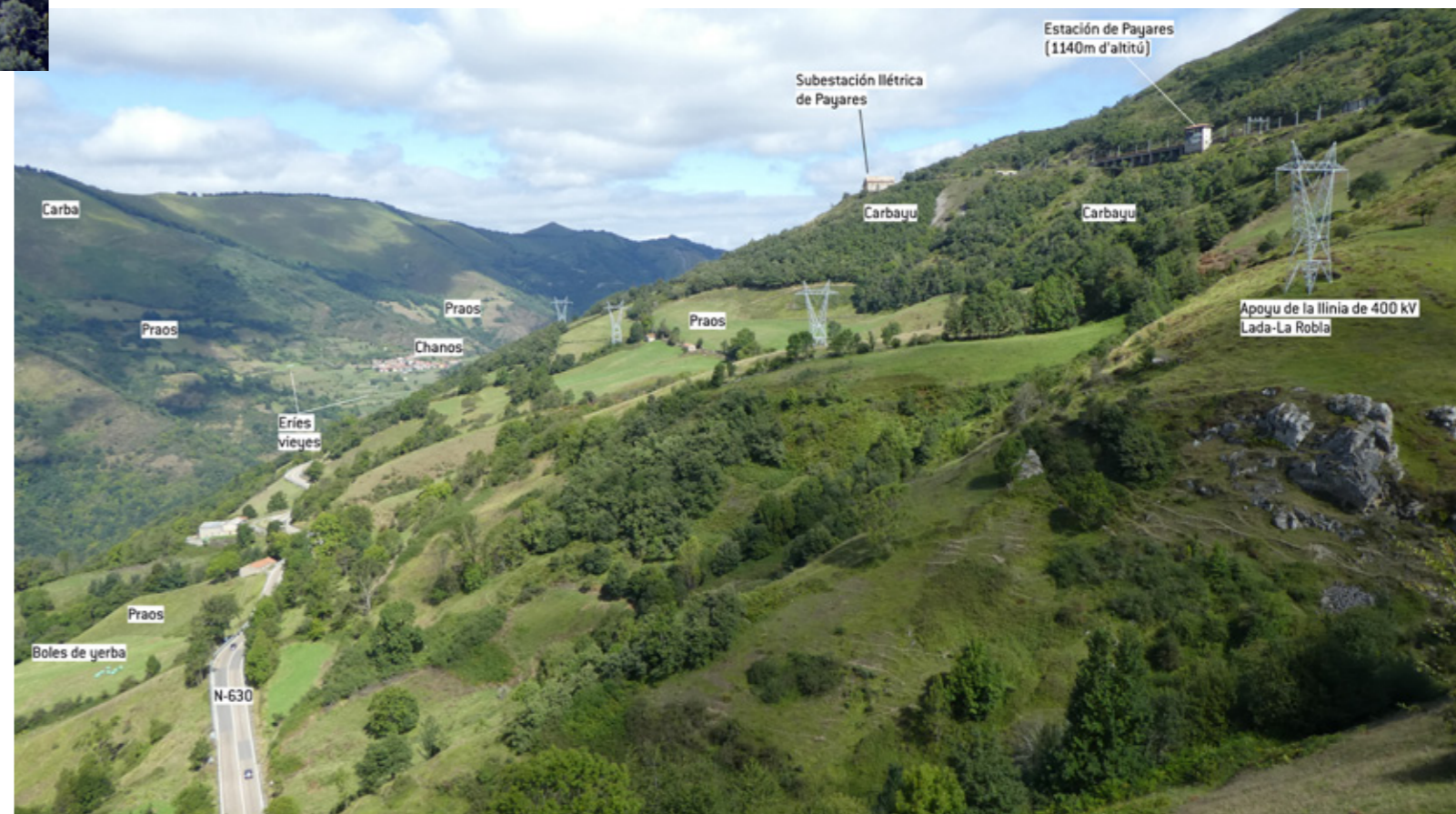
ABAXO

Figura 11. Parada 8, estación de Payares (Semeya: C. F. B., IX/2024)

La Figura 10 muestra una parte perfectamente contrastada ente les lladeres de la cabecera del valle de Parana, nel área de Navidiillu. Per un llau, el fayéu imponente de Mudrielos que se desarrolla na vertiente orientada pal norte. Pel otu llau, la lladera d'enfrente, onde ta la estación de Navidiillu-Parana, orientada pal sur, con una carba amplia, un espaciu de pastu y matos entemecíos, con dellos árboles espardíos, onde abonden el felechu y los peñeos.

ARRIBA

Figura 10. Parada 7, Navidiillu. (Semeya: C. F. B., IX/2024)

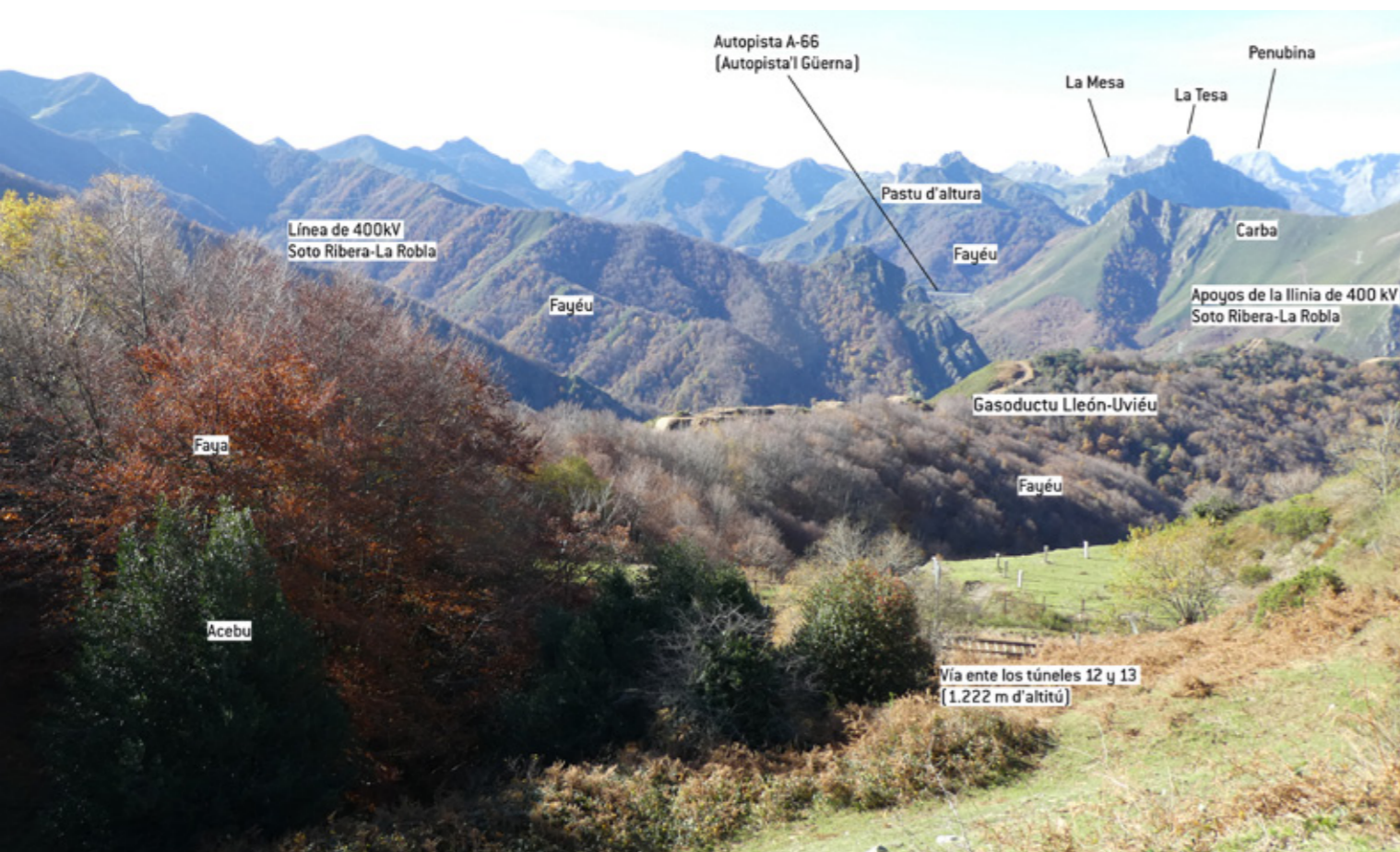


La Figura 12 muestra l'amplitú de la vista dende la parte más alta del trazáu, dende la vía ente los túneles 13 y 12, unos 300 antes de la boca norte del túnel 11, La Perruca. Dende esti puntu vese la cabecera del valle d'El Río Payares, el zarru perimetral pel sur conformando la divisoria ente Asturias y La Meseta, onde asienta'l fayéu de Valgrande. Tamién se pue ver la cabecera de El Valle'l Güerna coles elevaciones de La Mesa, La Tesa y Penubina. Un espaciu onde

tán presentes, xunto coles formaciones de faya, los pastos d'altura y les superficies amplies onde se combinen pastos y matos. Amás del ferrocarril, la traza del gasoductu Lleón-Uviéu, la llinia de 400 kV Soto Ribera-La Robla y el pasu al valle d'El Río Payares de l'Autopista'l Güerna tres d'atravesar el cordal de Pando, enantes de llegar al túnel del Negrón, un conxuntu d'infraestructures que dexen claro la importancia loxística y estratéxica d'esti sector.

ABAXO

Figura 12. Parada 9, Valgrande. (Semeya: C. F. B., XI/2023)



Referencies bibliográfiques

- Adif (2022). Variante de Pajares. La infraestructura clave que incorporará a Asturias a la red de alta velocidad. <https://www.adifaltavelocidad.es/avances-en-variante-de-pajares>
- Adif (2023). Variante de Pajares. Conexión en alta velocidad con Asturias. <https://www.adif.es/documents/34745/10371056/2023+Adif+Dossier+Variante+de+Pajares+LAV+Madrid+Asturias.pdf/7f19aaba-c2b7-d95a-7207-e65c02aa63d8?t=1701274665954>
- Adif (2024). Declaración sobre la red 2025. https://www.adif.es/documents/20124/0/20240801+01_DR_2025_Adif_Libro.pdf/c7d1b83d-ae42-e190-6583-ce779d46f4d5?t=1723134302032
- Bas-Ordóñez, G. (2017). El enclave ferroviario de La Cobertoria. *Vindonnus, Revista del padremuñu cultural de Llena* 1, pp. 80-92.
- Bas-Ordóñez, G. (2018). El ferrocarril de Pajares, un repaso a su historia y patrimonio. *Vindonnus, Revista del padremuñu cultural de Llena* 2, pp. 24-33.
- Bas-Ordóñez, G. (2019). *Rampa de Pajares. Villamanín – Lena – Mieres*. Patrimoniu industrial. <https://patrimoniuindustrial.com/fichas/rampa-de-pajares/>
- Cabrera, J. B. (1956). *Itinerarios descriptivos de las líneas férreas españolas*. Madrid: Ediciones S.I.T.
- Council of Europe (2000). Council of Europe Landscape Convention (as amended by the 2016 Protocol). European Treaty Series, nº 176, Florence, 20 de octubre de 2000. <https://rm.coe.int/16807b6bc7>
- Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1915). *Álbum-Guía de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte*. Bayona: Paul Cosseau.
- Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1921). *Guía Descriptiva de los Caminos de Hierro del Norte de España. Invierno de 1921-22*. Madrid: Gráficas Reunidas SA.
- Fernández-Bustamante, C. (2015). *Actividad minera e industrial en Lena*. Siglos XIX y XX. Lena: Ayuntamiento de Lena.
- Fernández-Bustamante, C. (26 de payares de 2023). Nada menos que 55 kilómetros de vía para librar un desnivel de 900 metros. *La Nueva España, Siglo XXI*. <https://www.lne.es/asturias/ave-en-asturias/2023/11/26/55-kilometros-via-librar-desnivel-95065707.html>
- Fernández-García, F. & Rodríguez-Gutiérrez, F. (1992). La evolución reciente del espacio rural. En Morales Matos, G. (Dir.). *Geografía de Asturias* 1, pp. 177-192. Oviedo: Prensa Asturiana.
- Fernández-García, F. (2001). Los paisajes agrarios. En Fernández-García, F. & Quirós-Linares, F. *Atlas aéreo de Asturias. Los paisajes del siglo XX*, pp. 145-160. Oviedo: Prensa Asturiana.
- Flores, J. M. (2021). Estaciones de ferrocarril en la rampla de Pajares (1). Las estaciones fundacionales (1872-1884). *Vindonnus, Revista del padremuñu cultural de Llena* 5, pp. 28-41.
- Flores, J. M. (2022). Estaciones de ferrocarril en la rampla de Pajares (2). El siglo XX. Electrificación y gestión estatal. *Vindonnus, Revista del padremuñu cultural de Llena* 6, pp. 50-66.
- García-Fernández, J. (1988). *Sociedad y organización tradicional de espacio en Asturias*. Gijón: Silverio Cañada.

González-Crespo, J. L. & Hacar-Rodríguez, F. (2018). *Pajares. De Barrera entre Mundos a Camino sin Fronteras*. <https://www.centroasturianomadrid.es/wp-content/uploads/2022/06/Pajares-Espanol-Ingles-JLGonzalez-FHacar.pdf>

Grupo de Trabajo de Ferrocarriles de la Demarcación de Asturias (2017). Las variantes de la variante de Pajares. *Qanat* 3, pp. 6-24.

Herrera-Arenas, D. (26 de noviembre de 2023). Puerto y puerta. *La Nueva España, Siglo XXI*, pp. 6-7.

Institutu Xeográficu Nacional. Base Topográfica Nacional a escala 1:100.000 (BTN100).

Institutu Xeográficu Nacional. Mapa Topográfico Nacional 1:25.000 (MTN25).

Institutu Xeográficu Nacional. Modelo Digital del Terreno – MDT200.

Martínez de Pisón, E. (2010). Saber ver el paisaje. *Estudios Geográficos* 269, pp. 395-414.

Martínez-Fernández, L. C. & Maceda-Rubio, A. (2012). Tradición y renovación en la alta montaña de la Asturias Central. En Delgado Viñas, C. & Plaza Gutiérrez, J. I. (Eds.). *Territorio y paisaje en las montañas españolas. Estructuras y dinámicas espaciales*, pp. 191-202. Santander: Ministerio de Ciencia e Innovación y Ediciones de Librería Estvdio.

Martínez-Fernández, L. C. (2016). *Los paisajes de la alta montaña central de Asturias*. Valladolid, Oviedo: Universidad de Valladolid, Universidad de Oviedo.

Martínez-Fernández, L. C. (2019). Los paisajes de las montañas de Lena: una herencia histórica. *Vindonnus, Revista del padremuñu cultural de Llena* 3, pp. 72-80.

Ministeriu d'Educación, Cultura y Deporte (2015). Plan Nacional de Paisaxe Cultural. Secretaría Xeneral Téunica, Subdirección Xeneral de Documentación y Publicaciones. <https://www.cultura.gob.es/planes-nacionales/dam/jcr:55b779f7-037f-45a0-baa0-17f27bc2587a/05-maquetado-paisaje-cultural.pdf>

Morán, J. (26 de payares 2023). Casi todos los mundos de Asturias caben en la rampla de Pajares. *La Nueva España, Siglo XXI*, p. 6.

Patrimoniuiustrial.com (2019). *Rampa de Pajares*. <https://patrimoniuiustrial.com/fichas/rampa-de-pajares/>

Pisa-Menéndez, P. (2015). Red viaria en Asturias: de las vías romanas del oro a los caminos medievales. Inédita. https://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/10651/36668/7/TD_PedroPisa.pdf

Rodríguez-Gutiérrez, F. (1984). *Transformación y crisis de un espacio de montaña: el concejo de Lena*. Lena: Ed. Ayuntamiento de Lena.

Rodríguez-Gutiérrez, F. (1989). *La organización agraria de la Montaña Central Asturiana*. Oviedo: Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Principado de Asturias.

Rodríguez-Gutiérrez, F. (2018). *La rampla de Pajares. Superó la Cordillera, abasteció España y desenclavó Asturias*. Oviedo: Ediciones de la Universidad de Oviedo.

Red Eléctrica de España (2017). Sistema eléctrico peninsular. https://www.ree.es/sites/default/files/downloadable/mapa_lineas_2017_v1.pdf

Valverde y Álvarez, E. (1886). *Itinerarios de líneas férreas. De Madrid a Oviedo y Gijón, Langreo, Laviana, Trubia y Caldas. Viajes descriptivos. Guía Práctico Valverde*. Madrid: Imprenta de Fernando Cao y Domingo del Val.

Xefatura del Estáu (2008). *Instrumento de Ratificación del Convenio Europeo del Paisaje (número 176 del Consejo de Europa), hecho en Florencia el 20 de octubre de 2000*, Boletín Oficial del Estado, nº 31, del 5 de febreru del 2008.