

El ferrocarril de Pajares, una obra pública fundamental en la industrialización española¹

La construcción de la línea ferroviaria entre Asturias y León, a través del puerto de Pajares, tuvo que superar las enormes dificultades técnicas que, en la época y también ahora, planteaba el paso de la cordillera Cantábrica. La obra obligaba a la construcción de un paso con desmontes, viaductos, 63 túneles y un trazado de continuas curvas. Se alargaba la distancia para poder mantener una pendiente moderada, aceptable para la circulación de trenes, que tenían que salvar el brusco desnivel entre el valle bajo del río Lena y la divisoria de la cordillera, atravesada en túnel bajo el puerto de Pajares.

Supuso un hito definitivo en la comunicación moderna de una región aislada y, a partir de ahí, el impulso de la explotación intensiva de sus recursos carboníferos y la industrialización consiguiente. La construcción de la rampa ferroviaria de Pajares aportó, además, una de las obras fundamentales de la ingeniería del siglo XIX en España, en el proceso de configuración de una red ferroviaria que vertebraba las diferentes regiones y permitía un impulso del transporte de personas y mercancías, a la vez que creaba las condiciones para configurar un mercado nacional interior, así como la comunicación con las redes ferroviarias internacionales, a pesar de los diferentes anchos de vía. Marcó un hito, por tanto, en la modernización del país.

El reciente libro de Fermín Rodríguez Gutiérrez profundiza en este hecho y en su trascendencia para Asturias y España, desde los primeros esbozos y proyectos hasta la definitiva culminación de la gran obra, tras un dilatado y dificultoso período que abarca tres décadas, entre 1855 y 1884, en el que no faltaron, como pasó a ser habitual, intentos de devaluación y abaratamiento del proyecto original, que tuvieron, entonces, una adecuada respuesta social y política desde Asturias. Y a partir de ahí se produce la gran transformación económica de la región asturiana, que se incorpora a los procesos de industrialización

propios de las cuencas hulleras europeas, en las primeras fases de la revolución industrial.

El libro incorpora las aportaciones de estudios, proyectos e iniciativas llevadas a cabo en el seno del Centro de Cooperación y Desarrollo Territorial de la Universidad de Oviedo (CeCodet), del que el autor fue fundador y director, destacando específicamente cuatro: *Plataforma Cívica pro-Variante de Pajares: salida al futuro* (1997), *Valoración de la traza propuesta para el nuevo acceso ferroviario a Asturias* (Ayuntamiento de Lena, 1999), *Alegaciones a la traza propuesta para el nuevo acceso ferroviario a Asturias* (Ayuntamiento de Lena, 2000) y *Puesta en valor del ferrocarril de Pajares en su 125 aniversario* (Cehopu, Cedex, 2008). El dilatado proceso de reflexión sobre las comunicaciones asturianas y su papel en el desarrollo territorial han estado presentes en una serie de publicaciones del autor, vinculadas a CeCodet: *Geografía de Asturias, la reestructuración territorial de una región de tradición industrial*, *El área metropolitana de Asturias*, *Asturias viejas y nuevas polas*, así como en numerosos artículos en revistas y en medios de comunicación, que sumadas a las propias de un profesor que ha impartido la asignatura Ordenación del Territorio en el grado de Geografía de la Universidad de Oviedo dan sentido a los dos capítulos dedicados a las vicisitudes de la variante ferroviaria llamada a reemplazarla en su función básica.

Como nos dice el autor, el libro «es la biografía de una infraestructura clave para explicar la organización territorial de Asturias y la industrialización española, pues a través de ella se abasteció energéticamente el país durante un siglo». Analiza, a través de sus capítulos, cómo las primeras iniciativas de industrialización en Asturias chocan con la ausencia de medios modernos de transporte, que obstaculiza esos primeros intentos y da lugar a los primeros proyectos para unir por ferrocarril el centro de Asturias con el resto de España, atravesando la cordillera. Proyectos que deben enfrentar las enormes dificultades técnicas y financieras para llevar a cabo la

¹ Fermín Rodríguez Gutiérrez (2018): *La rampa de Pajares. Superó la cordillera, abasteció España y desenclavó Asturias*. Ediuño, Ediciones de la Universidad de Oviedo. 197 páginas.

obra. De los primeros proyectos hasta la inauguración de la línea se suceden todo tipo de vicisitudes que se analizan pormenorizadamente en el libro. La inauguración de la línea da paso a una nueva fase en la explotación del yacimiento hullero de la Asturias central y a un fuerte impulso de la industrialización, en un proceso apoyado además por las políticas proteccionistas del período de entre siglos, la llegada de capitales indianos después de 1898 y el período exportador de la Primera Guerra Mundial que lleva la explotación carbonífera a una producción intensiva (OJEDA, 1985). Los primeros años de la tracción a vapor (1884-1925) y los distintos períodos de la línea férrea van convirtiendo el paso de Pajares en uno de los principales ejes de transporte de mercancías. Esta importancia de la línea hace que sea una de las pioneras en la electrificación, a partir de 1925.

La electrificación de la línea y la importancia de la explotación hullera y la industria siderometalúrgica en el período autárquico del franquismo convierten a Pajares en uno de los principales ejes ferroviarios de mercancías de España, con reformas continuadas de una línea que alcanza la década de 1970 con evidentes signos de falta de adecuación a las necesidades de los nuevos ciclos económicos y a las demandas de transporte existentes, en una región en la que el aislamiento y las necesidades de comunicación constituyen una de las preocupaciones recurrentes. Pocas reformas posteriores ha tenido, más allá del imprescindible mantenimiento, alcanzando progresivamente una situación de estrangulamiento, que hizo necesario el planteamiento de una variante ferroviaria, sin la que la línea de Pajares se veía abocada a una pérdida de función en el transporte de pasajeros y una disfuncionalidad creciente respecto al transporte de mercancías. Esta última fase se abre a partir de 1979, pero no tiene un impulso reseñable hasta entrado el siglo XXI, en los sucesivos planes de infraestructuras de la Administración central (CRUZ, 2017). Lo dilatado del proceso y la ambición del proyecto constructivo, así como las dificultades técnicas y financieras, han hecho que aún hoy no se haya culminado la obra, amenazando con dilatarse más aún que la construcción del paso decimonónico.

La apertura del nuevo eje bajo la cordillera plantea la cuestión sobre qué hacer con la rampa de Pajares, algo que, hasta la publicación de este libro, ha pasado sin mucha atención pública. Se aborda en él, en concreto en sus dos últimos capítulos, la necesidad de preservar los evidentes valores ambientales, paisajísticos, históricos y patrimoniales de esta gran obra pública histórica, una de

las más importantes de la península, mediante propuestas de uso futuro, cuando ya esté en funcionamiento la variante. A través de un aprovechamiento total o parcial y de su catalogación patrimonial, que impida su simple achatarramiento, abandono o conversión en senda verde. Abre así la discusión de cómo prolongar la vida de esta infraestructura, que compone un elemento patrimonial de primer orden de la industrialización española y las funciones que podría asumir, así como los usos que pudieran asegurar su mantenimiento.

La publicación incorpora numerosas aportaciones bibliográficas, documentales y gráficas, así como un relato del dilatado proceso de reflexión sobre las comunicaciones asturianas en diferentes foros de investigación y de proyectos, en lo que ha participado el autor y en los que el Centro de Cooperación y Desarrollo Territorial de la Universidad de Oviedo (CeCodet) ha tenido un papel destacado, en cooperación con la Administración, instituciones, asociaciones y agentes sociales diversos. Constituye así una obra fundamental, de referencia para comprender el papel jugado por la rampa de Pajares en la conformación de la red ferroviaria española y en la transformación territorial de Asturias, así como sus potencialidades para el futuro.- RAFAEL MENÉNDEZ FERNÁNDEZ

BIBLIOGRAFÍA

- BAS ORDÓÑEZ, G. (2008): «El ferrocarril de Pajares, un repaso a su historia y patrimonio», *Vindonnus, Revista de Patrimonio Cultural de Lena*, 2, 24-33.
- CASTAÑÓN FERNÁNDEZ, L. (1980): *Las comunicaciones entre Asturias y León*, Caja de Ahorros de Asturias.
- CECODET (1997): *Plataforma Cívica pro-Variante de Pajares: salida al futuro*.
- (2000): *Alegaciones a la traza propuesta para el nuevo acceso ferroviario a Asturias*, Ayuntamiento de Lena, Ministerio de Fomento.
- (2008): *Puesta en valor del ferrocarril de Pajares en su 125 aniversario*, Cehopu, Cedex, Madrid.
- CRUZ VILLALÓN, J. (2017): «La política ferroviaria en España. Balance de su planificación y ejecución en los últimos treinta años», *BAGE*, 74, Madrid, pp. 333-359.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, J. (2008): «El tiempo del vapor en Pajares», *Vindonnus, Revista de Patrimonio Cultural de Lena*, 2.
- OJEDA GUTIÉRREZ, G. (1985): *Asturias en la industrialización española. 1833-1907*, Siglo XXI, Madrid.