



Pajares

De Barrera entre Mundos
a Camino sin Fronteras

Jorge Luis González Crespo
Fernando Hacar Rodríguez

© Jorge Luis González Crespo.
© Fernando Hacar Rodríguez.

© Prólogo: Ignacio García-Arango Cienfuegos-Jovellanos.
© Composición musical “La Rampa de Pajares”: Pepín Pérez Senso.

© Traducción al inglés: Adam Carpenter.

© José Manuel Guinea Pérez: Transcripción del texto original de Marcos de Vierna y Pellón, “Método y Plan de Operaciones con que se debe de Construir la Obra del Camino desde la Ciudad de Oviedo hasta la de León” de 20 de Noviembre de 1770.



ARTS&PRESS

Diseño, Maquetación y Producción:
Arts&Press

Pajares
**De Barrera entre Mundos
a Camino sin Fronteras**

Pajares:
**From a Barrier between Worlds
to a Road Without End**

Jorge Luis González Crespo
Fernando Hacar Rodríguez





A las mujeres y hombres de la vía.

*A Manuel P. Hacar Rodríguez, que dedicó toda su vida
a entender y respetar los arcanos de las montañas,
y que vivió con admiración el Pajares.*

ÍNDICE.

PRÓLOGO

AGRADECIMIENTOS

EL “PASO DE PAJARES”

Pasos, caminos, gargantas, desfiladeros...
El “Pajares” carretero
El “Pajares” ferroviario

LA CARRETERA POR EL “ALTO DE PAJARES”

Posible origen romano
Asesinato de Sancho III “El Mayor” en el año 1035
Gonzalo Peláez de Asturias en el Castillo de Tudela
Repertorios de Caminos
El Obispo Diego Míguez de Bendaña costea el Camino Oviedo-León
Canciones de los peregrinos de los siglos XV y XVI
Viaje de Antonio de Lalaing. El temido paso por “La Pola de Gordón”
“Carrera de Postas” de Madrid a Gijón
Gaspar Melchor de Jovellanos
Las diligencias anuncian los tiempos modernos
Las obras van en marcha
Viaje de Joseph Townsend en 1786
Termina la construcción de la carretera. La “escalofriante” belleza del paso de Pajares
Hans Gadow en Busdongo
Portazgos

EL FERROCARRIL POR LA “RAMPA DE PAJARES”

Importantes cambios en el transporte
Complejos intereses en “El Pajares Ferroviario”
El “ancho de vía”
Y los problemas llegaron
De 20 a 35 milésimas, y radios menores de 300 metros
Visita a las obras en 1883. Accesos provisionales
El “Pajares” cambia Asturias
El viaje en el “Ferro-carril de Pajares”
Paso de León a Asturias: el túnel de “La Perruca”
Viaducto de “Matarredonda”. Estaciones de Pajares y de Navidiello-Parana
De Navidiello-Parana a la estación de Linares-Congostinas y túneles de Valdecales y de Congostinas
De Linares a la estación de Malvedo. Túnel de El Capricho y Puente los Fierros
Viaducto de Parana
Maravillosa obra ferroviaria
Viaje en invierno
Composición musical “La Rampa de Pajares”
Notas últimas

MÉTODO Y PLAN DE OPERACIONES CON QUE SE DEBE DE CONSTRUIR LA OBRA DEL CAMINO DESDE LA CIUDAD DE OVIEDO HASTA LA DE LEÓN

TRANSLATION INTO ENGLISH

ÍNDICE ALFABÉTICO

REFERENCIAS

SYNOPSIS

Los autores han estado a pie de muchas obras de carretera y ferrocarril, y, atraídos desde hace muchos años por el “Paso del Pajares” y sus complejidades, decidieron describir cómo se desarrollaron el Camino primitivo, la Carretera y el Ferrocarril: Igual importancia han dado a las personas que hicieron posible esas obras, a los trabajadores de la carretera, a los “ferrocarrilanos”, a los que de una u otra manera han intervenido, a las mujeres y a los hombres.

El libro se remonta a varios siglos antes del inicio de la línea de ferrocarril, recordando que en el XVI había un camino que unía Oviedo con León, y en el XVIII Melchor Gaspar de Jovellanos impulsó la carretera que se concluyó hacia 1830.

“Pajares” es un difícil paso montañoso en el Norte de España que permite el acceso desde el Principado de Asturias hacia la Meseta Castellana. Por él transcurre la Carretera Nacional 630 que enlaza las ciudades de Gijón y Sevilla. Con una altitud de 1.379 m en el “Alto de Pajares”, sus empinadas rampas y cerradas curvas en la vertiente asturiana se hizo mítica entre los héroes de la ruta de los años 60, siendo considerada como la verdadera alternativa, el último atragantón, la licencia que permitía ser proclamado “Caballero en Motor de Combustión”.

Hace más de un siglo, a través del Pajares se construyó el ferrocarril que supuso la rotura definitiva de un aislamiento ancestral al que estuvo sometida la Región Asturiana. La magnífica “Rampa Ferroviaria de Pajares” supuso la mayor obra de ingeniería del siglo XIX en España, con una proporción de túneles superior a la famosa “Direttissima Italiana”. El discurrir de la línea férrea León-Gijón es un buen ejemplo de un trazado complejísimo y magistralmente resuelto, modelo en todos los tratados y estudios más serios sobre ferrocarriles en el mundo. Actualmente su antigüedad obliga a un inteligente y muy costoso mantenimiento, siendo los muy numerosos túneles una destacada complicación en esas labores.

El libro no aborda las obras del tren de Alta Velocidad, si bien los autores anotan que a los que ahora se enfrentan al nuevo reto del difícil túnel para el “Ferrocarril de Alta Velocidad Española (AVE)” del Pajares, a las empresas Constructoras que en esas obras están trabajando, a todos ellos les deseamos toda la buena ventura para concluir con éxito esas modernas obras, también hoy muy difíciles, pues si bien es cierto que los medios son más importantes hoy día, las nuevas obras son de mucha mayor envergadura que las de antaño, y, por ello, pensamos que tal vez las dificultades de unas y otras construcciones son semejantes. Si todas las partes que ahora participan en esas nuevas obras, si todos ellos entienden las dificultades -razonables- de unos y otros, y todos las del terreno, sin duda el éxito estará garantizado.

Pepe Zumalacárregui, que pasaba algunas temporadas en el Busdongo del vapor, nos contaba cómo iban a la boca del túnel de “La Perruca” para aspirar los humos. Allí buscaban consuelo a la tos violenta y espasmódica que sufrían en el desarrollo de la enfermedad de la tos ferina (“tus”-tos’ y “fer”-salvaje, fiero). Se apostaban los rapazuelos en un lateral, justo en la misma boca, fuera del peligro de las enormes locomotoras, y nada más pasar el “farolillo rojo” se adentraban unos pocos metros dentro del túnel y comenzaban a respirar profundamente. Eran los tiempos del vapor, los tiempos de los pantalones cortos para los rapaces...

En Busdongo esperaban a los viajeros todo un ejército de mozos dispuestos a llevar las maletas, las recuas de mulas cargaban los pellejos de vino, el sitio en la diligencia había que buscarlo rápido pues más de uno quedaría en tierra... La bulla en la ahora apacible Busdongo era motivada por todos aquellos que de un modo u otro estaban interesados en el viaje, en el viajero o en ambos: los que querían continuar, los que se prestaban a facilitar ese deseo: los que trataban de obtener algún consuelo a sus necesidades esperando la generosidad o aprovechando algún despiste de los viajeros, que también de estos últimos había. En el primer grupo contamos con los viajeros, alguno o todos serán los “verdaderos viajeros de Larra”, familiares y amigos: el segundo los que ofrecen billetes a los que no tuvieron precaución de adquirirlo en Madrid o en León, los “mayorales”, zagales, los cargadores del equipaje: los terceros, los pobres que trataban de paliar sus miserias o dar alguna alegría a su cuerpo.

Vamos viendo, y seguiremos, que los problemas para atravesar Pajares siempre han sido importantes. Hubo mucho, muchísimo mérito en lograr encajar y terminar el camino de hierro. No es conveniente simplificar las dificultades: el Estado, los Constructores y los Contratistas se enfrentaban a una obra muy compleja, a una serie de dificultades técnicamente muy difíciles de resolver y muchas de ellas imprevisibles: el hacer esa obra requería un entendimiento de los problemas que realmente había en la montaña, y lograr eso era un complicadísimo asunto. Las obras provisionales que hubo que realizar ya lo fueron, los accesos resultaban difícilísimos, casi imposibles, la climatología era otra de las dificultades..., todas eran sabidas por todos, pero no por sabidas dejaron de ser problemas.

Composición musical “La Rampa de Pajares”:

El tren de Pajares se ha puesto en marcha en León, tal vez viene de más lejos, es posible que venga de Madrid. No parece importar mucho pues ya comienza a tener protagonismo indiscutible: el tren se encamina hacia Pajares. Desde León suavemente subirá hasta Busdongo, pasará a Asturias por el Túnel de La Perruca, túnel que atraviesa la montaña límite de Asturias y León. Al salir de ese túnel comienza ese tramo conocido por los ferroviarios como la “Rampa de Pajares”, con multitud de túneles, curvas de radio reducido, paisaje asturiano, paisaje inmenso...

Basada continuamente en patrones clásicos y folclóricos Pepín Pérez Senso ha escrito la obra musical “La Rampa de Pajares”, composición para “Pianosolo”, con partes en la que también el violín tiene cierto protagonismo y no es un simple ornato.

La estructura de la composición musical -como no puede ser de otra manera y así es el ferrocarril del Pajares pues los túneles y viaductos son únicamente “Un Paso más en el Camino”-, es de un único movimiento, con varias partes que evocan los siguientes episodios:

- “El tren se pone en marcha”: abstracto y descriptivo: el tren comienza su camino, arranca...
- En León, antes de llegar al “Túnel de La Perruca”: estamos en León: ritmo ternario de Seguidilla, es la parte más moderna con algún aire a música española.
- “La Rampa del Pajares”: parte central de la composición, con armonías más complejas, alguna disonancia..., más caótica, algo vertiginosa.
- “Asturias”: pasada “La Rampa” y las montañas, cuatro acordes al estilo del Fandango, que se repiten una y otra vez con diferentes tempos y dinámicas, con un piano muy vistoso..., con un aire moderno de sabor español...

SYNOPSIS

The authors of this book have been on site in many road and rail works, and attracted for a long time by the “Pajares crossing” and its complexities, decided to describe how the Primal Path, the Road and the Railroad have developed. Similar importance has been given to the people who made those works possible, to the road workers, to the railway workers, to those women and men who one way or another have, somehow taken part on it.

The book goes back several centuries before the beginning of the railroad, reminding that in the XVI century there was a path which linked Oviedo and Leon, and in the XVIII century, Melchor Gaspar de Jovellanos impulsed the road which was finished by 1830.

“Pajares” is a complicated mountain pass in the North of Spain which allows the access from the region of Principado de Asturias towards the Meseta Castellana. The National Road 630 that connects Gijón and Seville runs through this pass. With an altitude of 1.379 m in the “ Pajares upper-level” , the steep ramps and sharp curves on the Asturian slope was legendary among the heroes of this route in the 60s, that being considered as the real alternative, the last choke, their driving licence allowed them to be proclaimed as “Combustion Engine Lord”.

More than one century ago, a railway was built through Pajares, meaning the final break of a historical isolation in which the Asturian Region was immersed. The magnificent “Pajares´rail ramp” became the Spanish biggest engineering works, with a proportion of tunnels even higher than the famous “Direttissima Italiana”. The railroad León-Gijón is a good example of an extremely complex tracing masterfully solved, which has become a model in every reliable railroad treatise and study worldwide. Nowadays, its antiquity leads to an intelligent as well as expensive maintenance, especially in the existing numerous tunnels.

Although this book does not address High Speed train related works, authors would like to point out to those who are now facing the new challenge of building the tunnels for the “Spanish High Speed Railroad” of Pajares and to the main contractors who are working there; to all of them we wish them all the best to successfully conclude these modern works, still difficult today, since although equipments have improved a lot nowadays, new works are of a greater scale than in the past, and therefore, we think that difficulties will be similar. If all parties involved in this new project understand their –reasonable- complexities, as well as the geotechnical ones, success will be guaranteed without a doubt.

Having spent a few seasons in Busdongo, Pepe Zumalacárregui remembered how children used to go to the entrance of the tunnel to inhale the smoke from the Perruca tunnel. It was there that many sought refuge from the violent and spastic coughing fits they experienced while suffering from the whooping cough (pertussis). They would stand on either side the entrance to the tunnel, just out of the path of the enormous locomotives, and as soon as the “tail lamp” passed they would move a few meters inside the tunnel and start inhaling deeply. It was the age of steam, the age of boys in short trousers...

An army of pages ready to take their bags awaited the passengers, the teams of mules were loaded with wineskins, and a seat on the stagecoach had to be procured quickly if one didn't want to be left behind... The commotion in the now quiet Busdongo was the result of the activity of all those who were in one way or another were interested in the

journey, in the traveler, or in both: there were those wishing to continue, along with those hoping to expedite them: those hoping to appeal to their generosity or ready to take advantage of a moment of carelessness on the part of the travelers, many of whom were ripe for the picking. In the first group there were many “true travelers of Larra”, friends and relatives: in the second were those offering tickets to those who had not had the foresight to acquire them in Madrid or in León, the “drivers”, assistants, and the baggage loaders: and the third were the poor trying to assuage their misery or procure some form of bodily delight.

As we have seen already, and will continue to see, there have always been serious problems in crossing Pajares. The construction and completion of the railway required a great deal of merit. The difficulties cannot be understated: The State, the Builders and the Contractors faced an extremely complicated task. They faced series of difficult technical problems, many of which were unforeseeable, and the construction of the railway required having a true understanding of the problems that existed in the mountains, which was no easy task. The provisional work that had been done up to that point had also been difficult, as simply accessing the location was often extremely hard, sometimes nearly impossible, and the climate proved to be another problem... All of these problems had been known of in advance, but simply knowing about them unfortunately did not help matters out much.

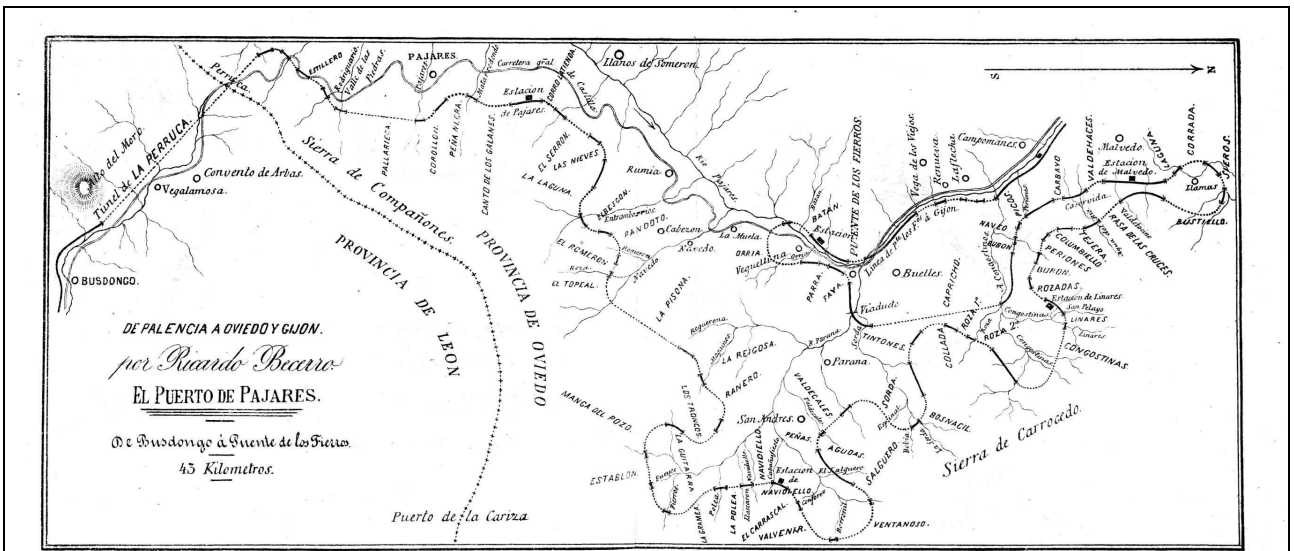
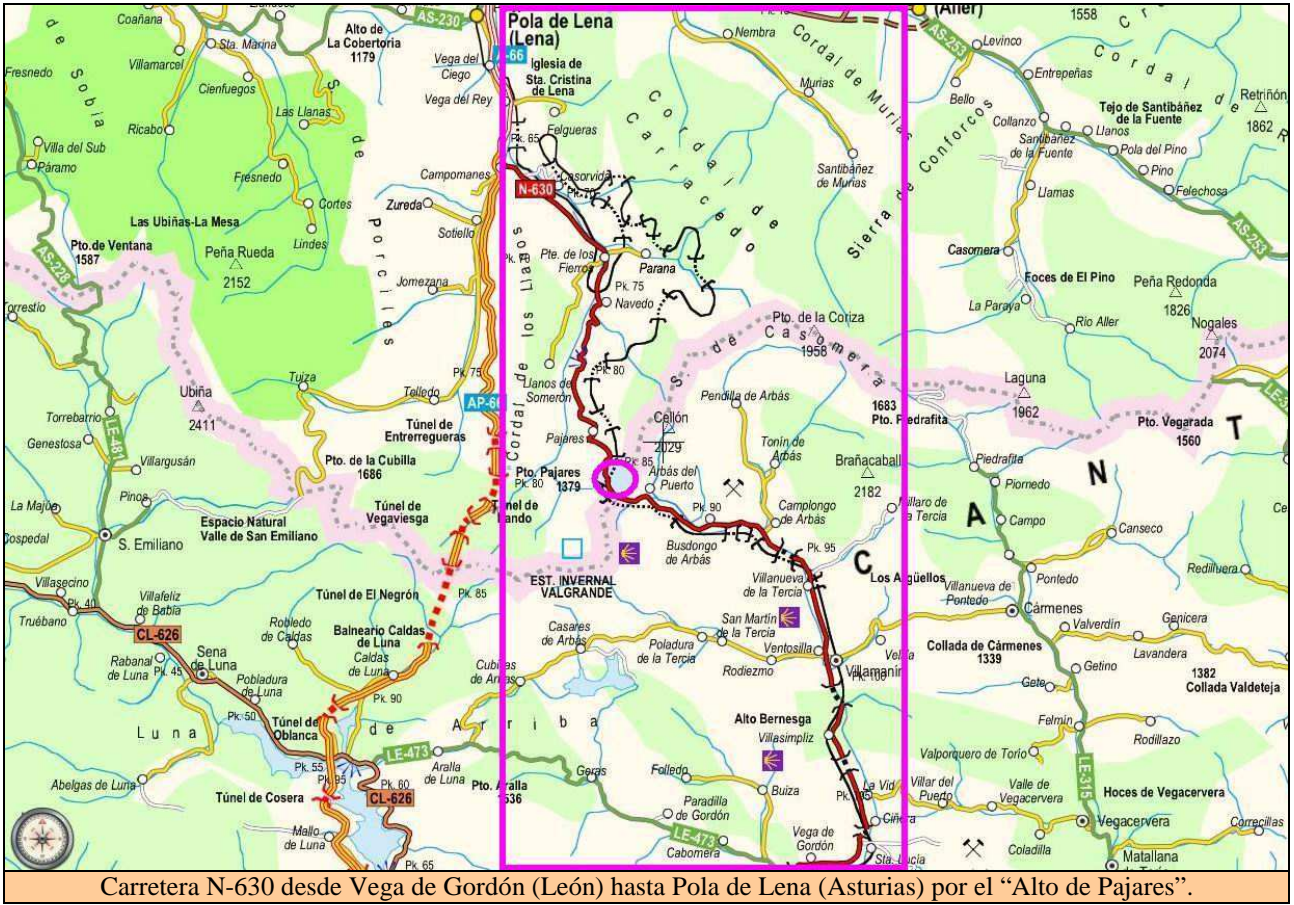
The “La Rampa de Pajares” Musical composition

The train to Pajares has departed from León, it may have come from even further away, possibly from Madrid. It doesn't appear to matter much now that a new and undeniable protagonist takes over: the train is heading toward Pajares. From León it climbs gradually to Busdongo, it will enter into Asturias through the Perruca Tunnel, which travels through the mountains dividing Asturias and León. Upon exiting the tunnel, the section that is known to the railway world as the “Rampa de Pajares” (The Pajares Railway Gradient) begins, with a multitude of tunnels, hairpin turns, the Asturian landscape, an immense landscape...

Based upon both classical and folkloric models, Pepín Pérez Senso has written the musical work called “La Rampa de Pajares”, written for the “Piano solo”, with parts in which the violin also enjoys a certain prominence.

The structure of the composition –which could not have been otherwise as the Pajares Railway and the tunnels and viaducts are simply “one more step along the trail”- is composed of one movement, containing a number of parts that evoke the following scenes:

- “The train departs”: abstract and descriptive: the train begins its journey, sets off...
- In León, before arriving at the “Perruca Tunnel”: we are in León: a ternary rhythm in triple time, it is the most modern part and has a certain air of Spanish music.
- “The Rampa del Pajares”: the central part of the composition, with more complex harmonies, a slight dissonance..., more chaotic, somewhat vertiginous.
- “Asturias”: once past “La Rampa” and the mountains, four chords in the Fandango style, which are repeated several times with different tempos and dynamics, with a very vibrant piano..., with a Spanish-flavored modern air...



El Puerto de Pajares: de Busdongo a Puente los Fierros.
 (Becerro de Bengoa, Ricardo. 1884)

Composición Musical “La Rampa de Pajares”.
 Pepín Pérez Senso. Febrero de 2015.
 (reproducción de dos hojas).

		<h1>Traductor</h1>
<p>Jorge Luis González Crespo es Ingeniero Técnico de Minas (Mieres, 1979) y Economista (Oviedo, 1996). Natural de Sahagún de Campos (León). De madre leonesa y padre asturiano, conoció desde su infancia las aventuras que deparaban los frecuentes pasos por el Puerto de Pajares. Su vida profesional se ha desarrollado en el mundo ferroviario. En los últimos veinticinco años ha conocido Pajares aún más íntimamente y profundamente, supo de lo viejo y de lo que nacía. Su trabajo en la infraestructura ferroviaria le ha permitido disfrutar y admirar la grandeza de esta excelsa obra. Por ello, ni de los túneles, ni de la infraestructura, ni de los trenes antiguos, ni de los actuales, ni de los futuros, que pasen o pasaron por las diversas vías de Pajares, es imposible que nadie sepa lo que él sabe y como él lo sabe.</p>	<p>En 1977 Fernando Hacar Rodríguez terminó Ingeniería Técnica de Obras Públicas en Madrid (ahora, según Bolonia, “Civil Engineer”). Desde los 14 años y durante muchos fines de semana hizo de porta-miras (el prisma llegó más tarde) con el “Tío Pedro”, Topógrafo: esas divertidas salidas al campo fueron despertando un interés muy variado: por la ingeniería, por los lugares, por el paisanaje. Su actividad profesional está muy ligada a las carreteras y a los túneles, habiendo trabajado en Badajoz, Valladolid, Asturias, Grecia y Madrid. También ha trabajado en modelos de puertos, diseño de vertederos, intercambiadores de transporte, hidráulica, túneles ferroviarios, etc. Ha publicado varios libros relacionados con los túneles, y recientemente ha sido editor de dos libros de poesía.</p>	<p>Translator:</p>
<p>Jorge Luis González Crespo is a Mining Engineer (Mieres, 1979) and Economist (Oviedo, 1996). He is a native of Sahagún de Campos (León). His mother is from León and his father from Asturias, which led him to discover the adventures to be had travelling throughout the Puerto de Pajares region from an early age. He has devoted his professional career the world of railways. Over the past twenty-five years he has gained a deeper and more intimate knowledge of the Pajares region and its history and origins His background in railway infrastructures has allowed him to truly enjoy and admire the scope of this excellent work. Therefore, nobody can match his expertise on the tunnels, the infrastructure, the trains of the past, the trains of today, or the trains of the future that will travel along the tracks of the Pajares Railway.</p>	<p>In 1977 Fernando Hacar Rodríguez received his degree as an Public Works Engineer in Madrid (or “Civil Engineer” according to Bologna). From the age of fourteen on many weekends he carried the level (optical prisms would arrive later) for his “Uncle Pedro” the Surveying Engineer: these enjoyable outings to the countryside awakened a variety of interests in him, including engineering, landscapes, and social anthropology. His professional career has always been closely related to highways and tunnels, and he has worked in Badajoz, Valladolid, Asturias, Greece and Madrid. He has also worked on modeling ports, designing landfills, transportation terminals, hydraulics, railway tunnels, etc. He has published a number of books related to tunnels and has recently edited two volumes of poetry.</p>	<p>Adam Carpenter was born in New Hampshire and grew up in the Pacific Northwest of the United States. After graduating from the University of Minnesota with a degree in English Literature, he moved to Asturias where he has been living and teaching English ever since. Despite spending a few brief periods living far from the mountains and the ocean, he has always had a deep connection to the outdoors; be it wandering the Willamette Valley and the Cascade Mountains or the Cantabrian Mountain Range.</p>