



## SÍNTESIS

El libro del que ahora te informamos estará próximamente en las librerías. Tiene 200 páginas y será editado en castellano e inglés.

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 1.366 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.

---