

Prólogo.....	4
Presentación .....	6
De León al túnel de La Perruca .....	16
El Puerto.....	96
De Pola de Lena a Gijón.....	170
Parque motor: locomotoras características del Puerto de Pajares .....	252
Plataforma para la Preservación del Puerto de Pajares .....	253
Trazados, Perfiles y Túneles .....	10, 14, 15 24, 25, 29, 36, 37, 46, 56, 57, 72, 73, 74, 92, 93, 94, 95, 102, 118, 132, 153, 168, 169, 184, 185, 200, 204, 205, 212, 220, 221, 230, 236, 237 y 242

La línea que une León con Gijón atraviesa la Cordillera Cantábrica, un muro pétreo entre la Meseta y el mar. La corta distancia que separan las altas cumbres (2.650 metros de altitud) del Cantábrico más la influencia de los vientos dominantes, hacen que el clima sea, en la vertiente norte, húmedo con abundantes precipitaciones que en invierno son de nieve en las cotas altas y en la sur, más seco y frío. La distancia en línea recta entre ambas ciudades es de 105 kilómetros, sin embargo el ferrocarril tiene que recorrer 171 km, por el desarrollo del trazado ferroviario para salvar la diferencia de nivel entre los 6 metros de altitud de Gijón y los 1.270 de la divisoria de aguas para después descender hasta los 824 de León. La dureza del perfil, de los túneles y de las cerradas curvas complicó la explotación en la época del vapor, máxime teniendo en cuenta que los trenes en sentido ascendente circulaban cargados de carbón. La orografía, el paisaje, el clima y el trazado hacen de Pajares una visita obligada para la mayoría de los aficionados, entre ellos, Julio Alberto Cendón, el autor del libro.

Julio Alberto no recuerda desde cuando le gustan los trenes porque ha sido desde siempre. En su familia hubo ferroviarios y en las vías de su estación, La Bañeza, en tiempos del vapor había mucha actividad con las vías llenas de material. Casi siempre había alguna maquina removiendo vagones y maniobrando en el ramal de la azucarera. Era tal su entusiasmo que en más de una ocasión, Julio Alberto consiguió que le subieran a una de aquellas locomotoras. Junto con sus amigos del colegio jugaba en el parque, al lado de la estación y una de sus diversiones era encostar las

Los viajes en tren también le dejaron impronta, Julio Alberto recuerda haberse desplazado, en compañía de sus abuelos, hasta Madrid, vía Salamanca, en un tren Correo. Toda una aventura en aquellos años.

En casa, de niño, los trenes de juguete eran su pasatiempo favorito. De joven le regalaron una caja de iniciación y, a partir de ahí, fue evolucionando hasta convertirse en un modelista ferroviario que abarca la mayoría de las facetas, de hecho fue el primero del país en representar a escala 1/87 en formato modular, una estación de Renfe (Valcabado del Páramo).

El tren no es su única afición porque comparte el tiempo con la mineralogía, el senderismo, la bicicleta de montaña y la fotografía. En el año 1994 se inscribió en la Asociación Leonesa de Amigos del Ferrocarril (ALAF) para compartir su afición al tren con otras personas.

Pajares reúne casi todas sus aficiones por lo que Julio Alberto no pudo resistir la tentación y ha dedicado muchos años a conocer la historia del Puerto, a investigar, a recabar datos, a transitar los senderos en cualquier época del año para localizar la mejor vista del trazado. Ha recorrido la línea, más que kilómetro a kilómetro como se titula el libro, palmo a palmo. El resultado de tanto esfuerzo, de tantas horas dedicadas a su *Pajares* es el libro que ha preparado con toda la ilusión y el cariño del mundo.

Agradezco a Julio Alberto Cendón me haya confiado la escaleta del libro.

“De León a Pajares en 342 imágenes” es un agradable y bonito viaje a lo largo de la línea, guiados por Julio Alberto Cendón



La estación de León tenía este aspecto en el año 1979. A la izquierda, el Ómnibus con destino Gijón con las locomotoras 7715 (277-015-4) y 7760 (277-060-0). A la derecha una unidad de la serie 900 que acababa de llegar de Asturias.

*León (15/05/1979).*

Mi pasión por la línea que une la capital leonesa con la ciudad asturiana de Gijón, sobre todo en el tramo por el puerto de Pajares, nació de la lectura del artículo escrito por el maestro Manuel Maristany en 1983 y que publicó Vía Libre. Unos años más tarde, en 1995, la revista Maquetren convocó un concurso fotográfico y fue el empujón definitivo para comenzar a tomar más fotos de la línea. ¿Qué mejor ocasión para juntar mi amor a la montaña, a la bicicleta de montaña con la afición ferroviaria! Unir estas pasiones me empujaron en más de una decena de ocasiones a hacer un seguimiento de la línea descendiendo por las pistas, caminos y sendas próximas a la vía, lo que implicaba otras tantas ascensiones del puerto con mi BTT por la N-630 entre Puente de los Fierros y Pajares, que usaba como base de las incursiones.

El paisaje, la abundancia de circulaciones y la relativa proximidad a mi residencia, hizo que bien solo, en compañía de otros colegas de afición o de la familia, las visitas al puerto y a la línea hayan sido numerosas, y es que Pajares siempre engancha y sorprende.

El detonante que me impulsó a preparar el libro ha sido la certeza de la más que probable desaparición de la línea, si no se opta por su conservación, amenazada por la puesta en servicio del nuevo trazado que incluye la variante del puerto mediante túneles. Todo ello me impulsó a reflejar gráficamente en este libro los aspectos, singularidades y la belleza de la línea y que puede ser una especie de guía para los aficionados y amantes del ferrocarril.

El planteamiento del libro evidenció que a pesar del volumen de mi archivo, faltaban algunas instantáneas bien por su ausencia, bien por falta de calidad. El completar las fotos necesarias no fue fácil porque cuando estaba bastante avanzado un incendio destruyó gran parte de mi archivo, siendo necesario para finalizarlo hacer nuevas fotos y tener que pedir ayuda a otros aficionados.

El retraso acumulado en la puesta en servicio de la variante, ha favorecido que pudiera hacer nuevas fotos, motivándome para seguir adelante a pesar del grave contratiempo descrito en el párrafo anterior.

El libro se ha elaborado con, al menos, tantas fotos como la distancia

sea de mi autoría, buscando no solo reflejar los lugares habituales donde los aficionados realizamos las fotos sino otros nuevos. Se han obviado las fotos de los kilómetros que están dentro de los túneles por considerar que presentan un menor interés, concretamente los PK 56 y 57 (Nº 11 La Perruca); PK 91 (Nº 67 El Capricho) y el PK 125 (Nº 83 El Padrun).

El abanico de fechas de 1980 a 2017 en las que fueron tomadas las fotos, nos va a permitir contemplar la diversidad y la evolución del material de las composiciones que han circulado durante ese periodo. Podremos comprobar que las composiciones de mercancías actuales se resumen en trenes con material siderúrgico; con carbón de importación destinado a las térmicas leonesas; con rollos de madera y con cereal de importación desde el puerto del Musel. En cuanto al material de viajeros, han desaparecido los trenes clásicos formados por locomotora y coches dejando su lugar a composiciones autopropulsadas. En este periodo se han esfumado del paisaje los Expresos y los Rápidos, los paqueteros, los butaneros, el tren del ácido, y el “lechero”. El libro también nos permite ver la evolución de las infraestructuras y de los edificios, algunos de ellos desaparecidos o con otro uso, como es el caso de las estaciones de Gijón y León.

El recorrido gráfico por la línea nos permite apreciar la singularidad de su duro trazado imbricado en ocasiones dentro de unos incomparables parajes naturales, sin olvidarnos que en muchos sentidos fue una línea pionera: la primera en utilizar carriles nacionales; el trazado de la vertiente asturiana fue el primero en ser proyectado íntegramente por ingenieros españoles; debido a sus características, dureza y condiciones climatológicas, ha sido y es el banco de pruebas de prácticamente todo el material móvil de vía ancha.

No solo sus características técnicas hacen a la línea interesante, también la variedad de paisajes y rincones de una gran belleza natural que se puede contemplar a lo largo de su recorrido. Vegas, montañas escarpadas, ejemplares de vegetación atlántica y alpina, edificios e instalaciones singulares, que han sido dignos de formar parte del contenido del libro.



Procedente de Madrid-Chamartín con destino Gijón, la 269-071-7 en un estado impecable, efectúa su parada reglamentaria arrastrando un Talgo Pendular. La vía contigua se había levantado como paso previo a la ampliación de la marquesina.

*León (15/05/1988).  
[Antonio G Portas]*



Ómnibus León-Gijón preparado para salir de León nueve años más tarde de la anterior foto. La composición está compuesta por la 251-022-0, los furgones de Correos