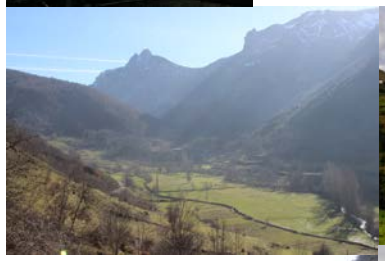
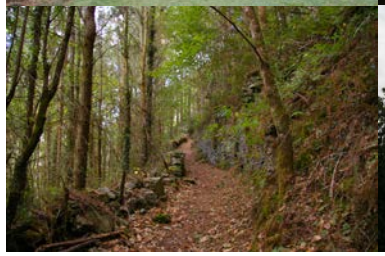
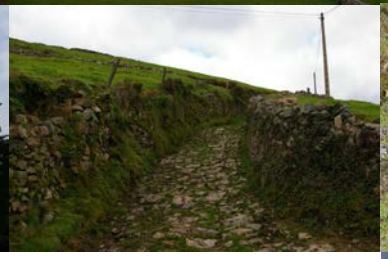
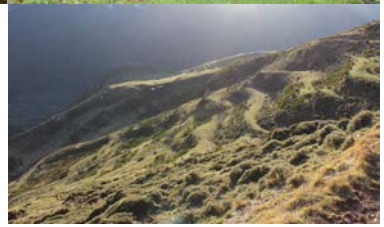
# PICAS

## PAISAJES DE INTERES CULTURAL DE ASTURIAS









**8. PAJARES-HUERNA**

**IDENTIFICACIÓN**

**Denominación:** PAJARES - HUERNA
**Localización:** ASTURIAS. LENA
**Coordenadas:** 43.01677 / -5.77103
UTM. ETRS 89: Huso 30 274192 / 4766404

**CARACTERIZACIÓN**

- *Grandes Infraestructuras de comunicación y transporte.*
- *Actividades agrícolas, ganaderas y forestales, de forma independiente o asociadas (sistemas agro-silvo-pastoriles históricos). Actividades artesanales relacionadas.*
  *Itinerarios y rutas generadoras de paisajes culturales.*

**DESCRIPCIÓN**

La Unidad Pajares – Huerna se encuentra delimitada por el valle del Huerna hacia el Oeste, la sierra del Cueto Negro por el Sur, la sierra de los Pasos de Arbás por el Este y río Pajares por el Norte hasta su confluencia con el Huerna en Campomanes. Topográficamente incluye el cordal de los Llanos de Somerón, con una alineación predominante Norte Sur y la Vertiente septentrional de los Pasos de Arbás, cuya alineación predominante es Noreste Suroeste. Con un relieve muy marcado que pasa de los 350 metros de Campomanes hasta los 2000 del Pico Cellón.

Desde el punto de vista geológico, la unidad, se enmarca en la Zona Cantábrica, concretamente en el área de contacto entre la cuenca carbonífera y la región de pliegues y mantos, en el manto Correcilla. La característica de este relieve, tal y como dice su propio nombre, es la existencia de pliegues y mantos que se formaron durante la Orogenia Alpina sobre el sustrato herciniano, configurando un relieve vigoroso donde destacan los cabalgamientos de los materiales cámbricos sobre los carboníferos. En la mitad norte de la unidad los cabalgamientos tienen una dirección noreste suroeste entre los grupos Sama y Lena.

La alternancia de materiales de distinta dureza condicionaron el desarrollo morfológico de la zona, manteniéndose en resalte los de mayor dureza, sobre todo cuarcita y caliza, mientras que los valles son excavados fundamentalmente sobe margas y pizarras. El modelado final vino determinado por los procesos erosivos cuaternarios el establecimiento de la red hidrográfica, el glaciarismo o los procesos kársticos.

La configuración topográfica de la Cordillera Cantábrica, supone un escollo en las comunicaciones con la meseta, este aislamiento implica un importante reto que se mantiene hasta nuestros días, y lo que se ha dificultado notablemente el diseño de infraestructuras de comunicación. El puerto de Pajares, con 1.378 metros sobre el nivel del mar, constituye uno de los pasos más accesibles de la cordillera y sin duda, el mejor paso de la zona central de Asturias respecto del resto de los puertos de esta zona, como son Ventana con 1.587 m, La Cubilla 1.683 m, La Coriza 1.958 m, o Piedrafita 1.683 m.

Su localización y configuración topográfica determinó que se estableciese, desde muy pronto, como la principal vía de acceso a la Meseta. Es muy probable que se utilizara ya en el periodo prerromano, y existe constancia documental de su uso como calzada que interconectaba Legio VII Gemina con Gigia[1]. Durante la Edad Media mantuvo su importancia convirtiéndose en una significativa vía de peregrinación[2] hacía San Salvador de Oviedo en los siglos XII y XIII[3]. La importancia económica de esta ruta quedaba clara en el momento que se establecen pasos permanentes sobre ríos, se desarrolla una red asistencial de albergues, hospitales, ventas o portazgos (Campomanes, Puente los Fierros y la Bobia). Para el mantenimiento de la carretera, la Real Audiencia, fija en 1753 una contribución especial para los habitantes de Pajares, que se cobraba entre Septiembre y Mayo, a cambio de la "Espalá", es decir, la obligación de dejar libre de nieve el camino.

A finales del siglo XVIII fue acondicionado para el tráfico rodado[4], lo que hizo que desde entonces se conociese como "*Carretera de Castilla*"; en 1761 se reconoce como vía de postas. En 1771, bajo la dirección de José Palacios San Martín y Manuel Reguera González, con la asistencia de Jovellanos, se inician las obras que fijarán su trazado, que a grandes rasgos, coincide con el de la actual nacional 630. Debemos destacar aquí el intenso debate que se suscitó en Asturias para decidir cuál de las vías debía convertirse en el principal acceso con la meseta (La Mesa, Arcenorio, Ventaniella, Beza,…), que a su vez estaba intensamente vinculado con la elección del principal puerto marítimo de la región (San Esteban de Pravia, Avilés, Ribadesella o Gijón). Por tanto, fue sin duda un momento transcendente en la configuración de la red viaria. La construcción de la carretera supuso una obra importantísima para las arcas nacionales, que se prolongó durante 70 años[5]. La construcción del tramo entre Puente los Fierros y el actual Parador de Pajares fue especialmente difícil debido al fuerte desnivel que debía superarse, lo que obligo a la carretera a adaptarse a las fuertes pendientes. Para su construcción fue necesaria la apertura de alcantarillas, muros de contención, escarpes, zanjas, recodos y obeliscos para indicar el rumbo en tiempo de nieve, lo cual suponía un importante impacto en el paisaje.

El comercio con la meseta era fundamental, y así lo recoge Jovellanos en 1783 en el informe sobre las medidas a tomar para la construcción de la carretera de León a Oviedo: "La comunicación de Castilla con Asturias ofrece una grande extensión a muchos ramos de comercio útil y lucrosos". Vinculado a la exportación de productos como pescados frescos y salazones, madera, azabache, loza, curtidos, ganado, frutas y hierro[6], mientras las importaciones fundamentalmente se centraban en cereales, vino y paños[7].

La elección de Pajares como principal puerto de comunicación con la meseta, se vio reforzada a finales del siglo XIX con la construcción del Ferrocarril Gijón – León. Este hecho supuso un factor determinante en el desarrollo del Musel como principal puerto asturiano, en detrimento de otras alternativas como Avilés, Ribadesella o San Esteban de Pravia, y por tanto, en la configuración urbana e industrial de la región. Si la carretera había supuesto un desafio técnico, el ferrocarril imponía unos condicionantes muy superiores debido a sus limitaciones en cuanto a pendientes y trazado. En 1865 se otorga la

---

[1] Anónimo de Ravena del siglo VII.

[2] En 1075 peregrinación de Alfonso VI.

[3] Se denominaba Franciscano debido a la importancia de los asentamientos de Francos en Oviedo. En 1228 Alfonso IX estableció leyes que protegiesen a los peregrinos.

[4] La primera carretera acondicionada para el tráfico rodado con la meseta.

[5] Madrazo Madrazo, Santos: "Las transformaciones en la red viaria asturiana 1750-1868",*Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos* nº 90-91. Real Instituto de Estudios Asturianos. Oviedo 1977.

[6] Uriol, José I.: "Apuntes para una historia del transporte en España. Las carreteras y los canales de navegación en los reinados de Fernando VI y Carlos III". Revista Obras Públicas 1978 pp. 679-690.

[7] Cadiñanos Bardeci, Inocencio: "Noticias sobre algunos puentes asturianos en la Edad Moderna". *Liño* nº 14. Universidad de Oviedo. Oviedo 2008.

concesión para la construcción de un ferrocarril entre Gijón y León a la Compañía del Noroeste, las obras comienzan en las dos vertientes y en 1872[8] el ferrocarril llega a Busdongo y dos años más tarde, en la parte asturiana, se llega a Pola de Lena. El tramo intermedio se realiza con carretas hasta la finalización de las obras. Los trabajos de construcción del ferrocarril supusieron un importante impacto en el paisaje[9]; aunque el recorrido en línea recta es de tan solo 10 km, debe buscar la pendiente mínima, para lo que fue necesario la construcción de 61 túneles[10] y más de 150 obras metálicas y de fábrica, en un trazado final que ronda los 42 km. El 15 de agosto de 1884 se inaugura el tramo del puerto de Pajares. Con la llegada de la I Guerra Mundial se produce la interrupción de las importaciones del exterior, lo que supone un aumento de la demanda de carbón; esto trae consigo la necesidad de incrementar el volumen de material transportado, por ello, en 1923 se electrifica el tramo comprendido entre Ujo y Busdongo, continuando el resto con vapor. La electrificación implicó la reforma de algunos elementos dando más altura a los túneles para introducir la catenaria, reforzando puentes o enterrándolos para que soportasen mayor peso. La electrificación no se completó hasta 1955. En los años setenta, tras la absorción de UNINSA por parte de ENSIDESA, la planta de Gijón ganó mayor importancia, por lo que se amplía la red para aumentar la capacidad de carga.

Lo sinuoso del trazado, así como las difíciles condiciones climatológicas, han condicionado siempre el transporte ferroviario con la meseta, por ello desde muy pronto se plantea la necesidad de realizar una variante al trazado actual que permita una conexión más directa, uno de los primeros proyectos fue el elaborado por el ingeniero militar Fernando Muñiz de Aza en 1954[11], posteriormente se vuelve a plantear en los años setenta, no siendo retomado de forma sería hasta su licitación en 2003. Hoy en día, los dos túneles de 25 kilómetros para el AVE Asturiano han sido horadados, sin embargo los problemas de filtraciones y las dificultades económicas han paralizado el proyecto.

Por su parte, el transporte por carretera se vio modificado con la construcción de la Autopista de la Ruta de la Plata AP 66, construida entre 1975 y 1983, cuyo su desdoblamiento no se terminó hasta 1997. La autopista discurre por la ladera Oeste de la Sierra de los Llanos de Somerón, implicando un importante desmonte, así como varios túneles entre los que destaca el emblemático Negrón con 4.144 metros. La carretera Nacional 630 también sufrió obras de acondicionamiento y ensanche en los últimos años.

La configuración de esta zona como principal punto de conexión con León, al menos desde la Edad Media, se ha mantenido y reforzado con la construcción primero del ferrocarril, posteriormente de la autopista del Huerna y actualmente con las obras de la variante de Pajares.

Este hecho ha influido notablemente en la configuración de los pueblos que se disponen en las márgenes de esta vía, adaptando una morfología esencialmente lineal; siendo el más emblemático el propio Pajares, al igual que Romia de Abajo, Flor de Acebos, la Muela o Puente los Fierros. El resto de los asentamientos buscan el asentamiento siempre orientado hacia el Sur, normalmente a media ladera pero buscando hombreras o zonas de menor pendiente, aunque sin ocupar los espacios más productivos desde el punto de vista agrícola. En las zonas más altas o con peores orientaciones se localiza

---

[8] El proyecto sufre un parón importante y asume la concesión la Compañía de Asturias, Galicia y León, aunque propone una modificación del proyecto inicial, aumentando el desnivel y una parte del trazado en cremallera. La oposición popular a esta iniciativa hizo que se volviese al proyecto original, la movilización en la capital de la región fue tan clamorosa que desde entonces se conoce con el Nombre de la Escandalera a la plaza en la que tuvo lugar dicha protesta en 1881. Además se publicaron diversos folletos en contra de dicho proyecto ""Ferrocarril a Gijón Impugnación del proyecto de cambio de trazado atribuido a la empresa concesionaria en la bajada del puerto de pajares. Homenaje a la opinión de Asturias por uno de tantos". Imp. Fortanet. Madrid 1880."

[9] Además durante las obras fue necesario realizar trabajos auxiliares que permitiesen como la construcción de una vía de servicio que bordease los túneles o de un plano inclinado en Buelles, restos que aún se pueden ver la actualidad.

[10] El de la Perruca con 3.075 metros fue el túnel más largo de España en su época.

[11] Muñiz Aza, Fernando: *Nuevo Paso del Puerto Pajares*. Residencia Provincial de Niños. Oviedo 1954.

una importantísima red de cabañas cuya finalidad es el aprovechamiento estacional de los pastos de altura, especialmente llamativo en la sierra de los Llanos de Someron.

La actividad agroganadera ha contribuido a modelar el paisaje dejando huellas en el parcelario, hoy ocupado fundamentalmente por praderías bajo las que se pueden rastrear otros usos que contribuyeron a configurar las formas actuales; las erías cerealísticas situadas en las proximidades de los pueblos aún son visibles hoy en día así destaca la de Pajares situada en la zona más elevada del pueblo y perfectamente visible en la actualidad. El cambio de modelo productivo hacia la especialización supuso el abandono de esto cultivos en favor del aprovechamiento ganadero generalizándose los pastos y las praderías. La crisis del sector ganadero ha provocado el abandono de buena de las praderías que han sido ocupadas por matorral y monte bajo. En cuanto a la vegetación, como ya se ha dicho, predominan el matorral y los pastizales junto con los prados naturales. Las manchas boscosas destacan las frondosas con hayas, fresnos, castaños, alisos y avellanos.

**CRITERIOS DE VALORACIÓN**

A. **Valores intrínsecos.** Las características topográficas, unidas a la preponderancia del centro de la región como principal espacio urbano e industrial, han provocado que en la zona Pajares Huerna se agrupen las principales vías de comunicación terrestre con la meseta, y se convierta en la principal puerta de entrada y salida tanto de mercancías como de personas. Hoy en día no solo se mantiene sino que se ha visto potenciada con la construcción de la autopista del Huerna y se consolida de cara al futuro con la puesta en funcionamiento de la Variante de Pajares. Por tanto, podemos seguir una secuencia evolutiva diacrónica de las infraestructuras de transporte terrestre desde las calzadas romanas próximas, rutas de peregrinación medieval, carreteras y caminos reales, los primeros ferrocarriles del XIX, las autopistas en el XX y hoy la implantación del sistema de alta velocidad.

   Desde el punto de vista paisajístico, las infraestructuras no solo han supuesto una importante modificación del entorno, sino que además influyeron de forma determinante en la economía de los núcleos próximos, en los que actividades como la arriería debían de tener un peso fundamental, o la existencia de posadas y ventas, sino que incluso determinó la propia morfología de los asentamientos que se adaptan a la disposición lineal de la carretera.

**B. Valores patrimoniales.** La construcción de la carretera de Pajares, en el siglo XIX, superpuesta a un antiguo camino histórico previo, es un hito fundamental que condicionó en cierta medida el desarrollo urbano e industrial de la región, hecho que se vio incrementado por la construcción del ferrocarril. El transporte ferroviario se convirtió en un elemento fundamental para la comercialización del carbón, y su construcción está directamente ligada a dicha actividad. En la segunda mitad del siglo XX, el impulso de la metalurgia, sobre todo con la construcción de las factorías, primero de Avilés y después de Gijón, mantuvo este ferrocarril como principal eje de comunicación con el resto de España.

   Desde el punto de vista ambiental la zona Pajares Huerna se encuentra dentro de la Red Regional de Espacios Protegidos (RREP), en concreto dentro del Parque Natural las Ubiñas la Mesa. Destaca por mantener un buen estado de conservación de bosques maduros fundamentalmente de halledos, rebollares, roble albar y carbayos, y una importante diversidad biológica.

   Pero por encima de los valores presentados, debe señalarse el papel simbólico como puerta de entrada principal de Asturias, tal y como lo refleja la abundatísima producción bibliográfica literaria, de viajes, histórica, etcétera, de Asturias. Pajares representa el aislamiento montoso de la región y, al mismo tiempo, la superación de estas barreras.

**C. Valores potenciales y viabilidad.** En Pajares-Huerna se combinan elementos naturales con paisajes fuertemente antropizados. La construcción de las infraestructuras lineales, carretera, autovía y ferrocarril, han supuesto la fragmentación de hábitats y la alteración de los paisajes.

La puesta en funcionamiento de la Variante de Pajares y el abandono del actual ferrocarril puede ser utilizada como vía verde o mantener su trazado de forma turística.

## ESTADO ACTUAL

**Iniciativas realizadas o en proceso:** la variante de Pajares supondrá el desvió del transporte ferroviario, tanto de mercancías como de viajeros del actual trazado; creación de Industrial Agroalimentarias en la Montaña Central; Anillo Turístico de la Montaña Central; operaciones productivas (modernización de las explotaciones agrícolas, diversificación de las actividades agrícolas, creación y desarrollo de microempresas, fomento de actividades turísticas); operaciones no productivas (mejora del entorno y servicios en el medio rural, renovación y desarrollo de poblaciones rurales, conservación y mejora del patrimonio rural).
**Agentes implicados.** Unión Europea; LEADER Montaña Central; Grupo de Acción Local Montaña Central Asturiana; Ayuntamiento de Pola de Lena: Ministerio de Fomento; Ministerio de Medio Ambiente.
**Situación jurídica.** Parque Natural las Ubiñas – la Mesa declarado por Ley 5/2006. Desde el punto de vista cultural el decreto 75/2006 se declara el conjunto histórico Conjunto de los Fierros.

## PRINCIPALES VECTORES PATRIMONIALES

- **Asentamientos**: Pajares; Cabezón; Llanos de Somerón; Romía de Arriba y de Abajo; Parana, Congostinas…
- **Arqueología industrial y de la obra pública**: sistema de túneles e infraestructuras ferroviarias entre el puerto y Puente de los Fierros.
- **Infraestructuras hidráulicas**: Molino del Prado y minicentral de Parana.
- **Actividades agrarias**: Pastos Los Llanos de Somerón, ería de Pajares; braña de Felguerate…
- **Actividades mineras**: Minas de Fargosa (Parana); minas de Pajares; mina de la Cerrá (Santa Marina).
- **Ermitas y lugares de religiosidad**: Ermita de la Virgen de Acebos; ermita de San Tirso; ermita de San Andrés; santuario de Nuestra Señora de las Nieves; ermita de Santo Tomás (Romía); ermita de la Purísima (Buelles).
- **Otras construcciones de interés patrimonial**: obeliscos de piedra a la entrada de Asturias.
- **Valores simbólicos**: Pajares ejemplifica el carácter aislado de Asturias y, también, la superación de esta cortapisa territorial histórica. Es la puerta de Asturias.
- **Itinerios culturales**: El Camino del Salvador, vinculado al de Santiago
- **Yacimientos Arqueológicos**: Vía de la Carisa, campamento de Currielchos; restos en El Homón de Faro, poblado de Edad del Bronce del Mayéu de Busián, campamento de Cantón de Chagüenzos.

**-Otros valores**; Lugar de ocio relacionado con los deportes de invierno.

## PERCEPCIONES

- Jovellanos, Gaspar Melchor de (en línea, original de 1793): “Cuaderno quinto. Viaje 9°. Carretera de Pajares. Día 17 de noviembre de 1793”, *Obras completas de Jovellanos*, Fundación HG Energía-Grupo EDP/Ayuntamiento de Gijón/KRK. Disponible en http://www.jovellanos2011.es/web/biblioteca-virtual-ficha/?cod=3888

"Día completamente bueno. ¡Qué escenas tan sublimes! ¡Qué montañas tan augustas! Todas se ven como unos enormes trozos derrumbados de las más altas. En las inferiores el monte de Valgrande, poblado de hermosas hayas. A la derecha se descubre la garganta del puerto de La Cubilla, cuyas dos cimas levantan a lo lejos su cresta. Más acá, pero frente y a la izquierda de nosotros, el gran pico que está sobre la de La Perruca (observaba yo desde la ería que está sobre Pajares, y a la espalda). La Collada no deja ver la altura del Argayo, que es elevadísima, pero lo es también la del Fayedo. Los de Pajares labran de pan esta ería y la alternan con habas. Otra que está bajo del pueblo, de pan y maíz. Estas tierras dan a fuerza de abono, y le hay en abundancia, a fuerza de porquería, porque todo el lugar es un estercolero. Las peñas que descubren las montañas son todas de arena con vetas de cuarzo, o bien sea espato cristalizado (pues no sé distinguirlos): su color es negro, ceniciento y rojo encendido, y todas están dispuestas en grandes tongadas perpendiculares, de forma que, asomando a ciertas distancias, parecen grandes cercas tiradas para cerrar los terrenos que median de unas a otras. Conócese que las aguas han cortado estas tongadas, unas veces transversalmente y otras corriendo paralelas a su dirección, han abierto cañadas entre ellas. Mi dictamen es que los volcanes desbastaron la primera forma de estos terrenos y después los labraron las aguas."

- Becerro de Bengoa, Ricardo (1884): *De Palencia a Oviedo y Gijón Langreo, Trubia y Caldas*, Palencia, Alonso y Z. Menéndez.

Pp. 136-139: "El viajero al encontrarse en Asturias dentro del tren, no ha sufrido la indescriptible sorpresa que experimentaba el que antes hacía en coche la travesía del puerto. ¡Quién no ha oído muchas veces el justo elogio de esa maravilla de la naturaleza, que asombra a cuantos al trasponer las casas de lo alto de La Perruca, asoman al pretil de la izquierda de la carretera, y que consiste en el panorama grandioso del relieve de la cordillera extendido de S. a N. y por la banda de Poniente, en larga línea por el cielo y en imponentes e increíbles profundidades por la tierra! El ánimo se detiene absorto ante aquel brusco cambio, que el paisaje presenta, cuando dejando los ruines páramos de la suave subida de Arbas, donde viven en el verano en rústicas chabolas algunos pastores, se acerca uno a la revuelta del puerto, que un sencillo pretil limita y que decoran empinados y cónicos pilares. Se siente el observador atraído hacia el abismo, y pocos se atreven a apoyarse en el pretil para contemplar el cuadro. Éste no parece natural, sino pintado en inmenso panorama concebido por algún genio.

Cinco gargantas paralelas en declive, cubiertas de frondosas hayas, bajan desde la divisoria a formar allá, en el abismo, otros tantos vallecitos reunidos en uno solo al fin, que se revuelve en una ladera y forma el Valgrande, famoso por las cacerías de osos, lobos, cerbatos, jabalís y rebecos. El túnel de La Perruca asoma a nuestros pies en una angostura, limitada por unas cuantas casas de obreros, y enfrente de su salida, entre los macizos de las profundas rocas y el verdor de las arboledas, se abren las bocas de otros dos pequeños. Más allá y más en lo hondo aún, se multiplican los vallecitos y sobre ellos se encrespan verdes laderas, verticales unas, con escasa vegetación, mirando al Mediodía y más suaves otras, con arbolado y de frente al N. y al E. Sobre su oscura cima festoneada de copas de hayas, se levanta colosal otra cordillera en segundo término, de abruptas, gigantescas peñas calizas, desnudas en sus cimas, afiladas en picachos, redondeadas cual titánicos domos, grises en su masa general, azules en sus siluetas, salpicadas de misteriosas hendiduras o trazos y de cortadas sombras, que empinándose hasta la región de las nuebes, ocultan generalmente entre éstas su cabeza. No hay pueblecitos, ni caseríos en los valles primeros, ni ermitas en los altos; nadie parece que se mueve en este asombroso cuadro, como si la naturaleza, imponente al ostentar toda su bellísima y salvaje majestad, hubiera infundido temor en los corazones e impidiera que el hombre y los animales se acercaran a ella. Hacia el Norte, pero muy lejos de este incomparable mirador y de sus primeros términos hay alguna que otra aldea, y por las colinas inmediatas se ven trazados varios senderos; pero aquí en este rincón, que tanto nos sorprende el paisaje se alza grandioso, mudo, solitario, cual si fuera una tierra habitada en otras tiempos por los gigantes y donde nadie se atreve ahora a poner sus pies. Y así, admirable, rico en constante verdor, cuajado de hermosas tintas, aunque es bello ¡cuán poco se parece en su aspecto cuando las nieves lo cubren todo, desde el más escondido repliegue a las cimas altísimas, cuando aparece como tallado en mármol blanco, más cercano a nosotros que ahora, en la ilusión óptica que se forma, festoneado de encaje por

el verde oscura de los bosquecillos bajos, que se destacan a trechos entre la nieve, abrillantado por el sol, en algunos muy pocos días, embozado en tormentosas nubes y en un mar de juguetonas nieblas, y presentando, en fin, un conjunto que así como en el buen tiempo seduce y atrae, entonces sorprende y aterra!"

- Menéndez y Pidal, Juan (2004, ed. facsímil del original de 1897): "Lena", en Bellmunt y Traver, Octavio y Canella y Secades, Fermín (eds.): *Asturias. Su historia y Monumentos. Bellezas y recuerdos. Costumbres y Tradiciones. El bable. Asturianos ilustres. Agricultura e industria. Estadística*, Oviedo, La Voz de Asturias, Tomo II, pp. 283-331.

  Pág. 285-286: "No ha llegado a Asturias ningún viajero artista, que ante el espectáculo de las cordilleras de Pajares, y del extenso panorama que dominan, dejase de sentir el escalofrío de lo sublime que se experimenta al contemplar las grandes creaciones de la naturaleza, ni de trasladar después aquellas sacudidas de su emoción a las páginas más hermosas de sus libros, o a sus lienzos más geniales.

  Larga tarea sería repetir aquí el catálogo de obras en que sus autores revelan esa impresión profunda: testimonio de ella nos legó en sus cuadros incomparables Haes que hincó su caballete en todas aquellas cumbres y barrancos, sorprendido cada vez, según decía, de hallar en tan pequeña comarca paisajes más varios y sugestivos que los de Suiza.

  Por su celebridad universal, y por su misma grandeza, no puede hablarse del Pajares como de una de las cabeceras del concejo [de Lena], porque es la colosal portada que en los grandes días de la creación, forjaron para Asturias los titanes de la naturaleza en los antros del mundo genesíaco."

- Canals Vilaró, Salvador (1900): *Asturias. Información sobre su presente estado moral y material*, Madrid, M. Romero.

  Pág. 2: "A las siete y media de triste y húmeda mañana de invierno salió el tren de la estación de Busdongo; cruzó por debajo de la tierra, dentro del famoso túnel de la Perruca, la frontera de León con Asturias, y a los veinte minutos detúvose, fatigado del penoso repecho, en el mirador espléndido de Pajares. ¡Qué espectáculo tan distinto del que otras veces había desde allí contemplado! El sol calentaba ya lo bastante para que a aquellas alturas sonriera una hermosa mañana, sin mancha de nubes; pero no habían tenido aún los rayos solares poder suficiente para bajar desde allí a los profundos barrancos, y parecía el tren, más que máquina terrestre, un barco flotando sobre blanquísimo mar de… algodón en rama. Aquí y allí sobresalían negros picachos que semejaban rocas, y todo lo demás, labor permanente de la naturaleza, obra deleznable de los hombres, desaparecía bajo la tersa y tupida sábana.

  ¡Con tan espesos velos abrigábase de mi curiosidad la virgen asturiana! Debajo de aquellas que parecían nubes solidificadas tenía que buscar sus encantos, si había de ponerlos ante los ojos de todos. Deslizóse el tren sobre los férreos carriles", pág. 3: "enjabonados por la escarcha, y a los pocos minutos daba fe del camino recorrido entre túneles la densa niebla que nos rodeaba. Estábamos entonces dentro del mar de algodón, que antes vimos a nuestros pies."

- Medio, Dolores (1971): *Asturias*, Barcelona, Destino.

  Pág. 13: "Desde el parador se contempla un paisaje verdaderamente impresionante, tanto si las montañas están cubiertas por la nieve, como si se envuelven en su cendales de niebla o muestran al desnudo las variadas tonalidades de su perenne verdor. Yo diría, como Ortega, que lo primero que el viajero procedente de Castilla tiene que hacer es aprender a mirar, cambiar su forma de ver las cosas, trocar, en fin, ´su mirada castellana, por una mirada asturiana´. Así las cosas, el paisaje se le entregará por entero, en toda su belleza".

  Pp. 589-590: "A veces el aire del puerto [de Pajares] es tan transparente, que los verdes, desnudos, pueden apreciarse en todos sus matices. Generalmente las nieves, las nieblas o el *orbayu*, velan el paisaje pudorosamente, que este velo forma parte de su encanto.

El paisaje se presenta entonces ante el viajero como un cuadro de los pintores del Norte… Pero, con sol o con niebla, la belleza del Pajares es impresionante y deja un imborrable recuerdo en quien lo contempla".

**BLIOGRAFÍA DE REFERENCIA**


- Becerro de Bengoa, Ricardo (1884): *De Palencia a Oviedo y Gijón Langreo, Trubia y Caldas*, Palencia, Alonso y Z. Menéndez.
- Blanco Rivas, César / García Codrón, Juan Carlos: "El Puerto de Pajares (Puertu Payares)". *Conocer Asturias. Serie Naturaleza* nº 2. 1988.
- Canals Vilaró, Salvador (1900): *Asturias. Información sobre su presente estado moral y material*, Madrid, M. Romero.
- Castañón, Luciano: *Las comunicaciones entre Asturias y León*. Caja de Ahorros de Asturias. Gijón 1980.
- Concepción Suárez, Juliio: *Por los pueblos de Lena*. Ed.TREA. Gijón 1995.
- Fernández Cuesta, Gaspar: "La Red de Transporte Terrestre". *Geografía de Asturias Vol. I*. Ed. Prensa Asturiana 1992.
- Fernández Prieto, José Ramón: "Estructura de la red ferroviaria de RENFE en Asturias". *ERIA nº 6.* Universidad de Oviedo. Oviedo 1984.
- García Díaz, Noelia / Díaz Álvarez, Juan: Gaspar *Melchor de Jovellanos. Los viajes por Asturias (1790 – 1801)*. ALSA Grupo S.L.U. Oviedo 2010.
- Jovellanos, Gaspar Melchor de (en línea, original de 1793): "Cuaderno quinto. Viaje 9°. Carretera de Pajares. Día 17 de noviembre de 1793", *Obras completas de Jovellanos*, Fundación HG Energía-Grupo EDP/Ayuntamiento de Gijón/KRK. Disponible en http://www.jovellanos2011.es/web/biblioteca-virtual-ficha/?cod=3888
- Medio, Dolores (1971): *Asturias*, Barcelona, Destino.
- Muñiz Aza, Fernando: *Nuevo Paso del Puerto de Pajares*. Ed. Residencia Provincial de Niños. Oviedo 1954.
- Rabanal Alonso, Manuel Abinio: "Vías de época romana entre Asturias y León". *Memorias de Historia Antigua* nº 6. Universidad de Oviedo. Oviedo 1984.
- Rabanal Alonso, Manuel Abinio: "La vía de la Plata en León y la vía de León a Asturias: De calzadas romanas a caminos de peregrinación a Santiago". *Memorias de Historia Antigua* nº15 -16. Universidad de Oviedo. Oviedo 1994.
- Roces Felgueroso, Carlos: "El puerto de El Musel y el Muelle, de Gijón, en relación con el desarrollo de los ferrocarriles mineros". *IV Congreso Historia Ferroviaria*. Málaga 2006.
- Uriol, José I.: "Apuntes para una historia del transporte en España. Las carreteras y los canales de navegación en los reinados de Fernando VI y Carlos III". Revista Obras Públicas 1978 pp. 679-690.
- VVAA: *La Construcción Histórica del Territorio Asturiano*. SOGEPSA. Siero 2005.

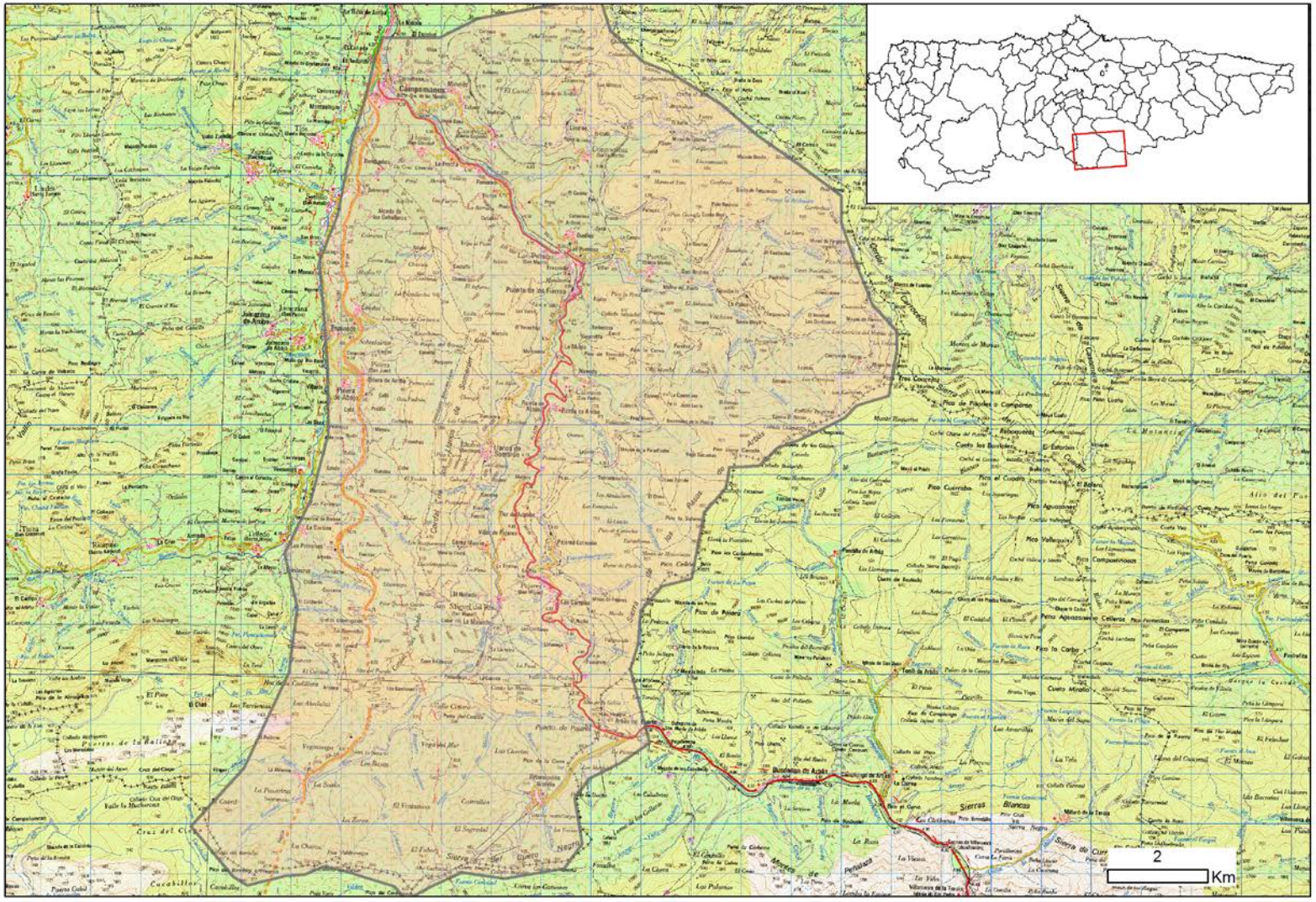

**OBSERVACIONES**

Desde el punto de vista estrictamente turístico existen dos infraestructuras de primer orden la estación de esquí del Brañilín y por otro lado el parador de Pajares.

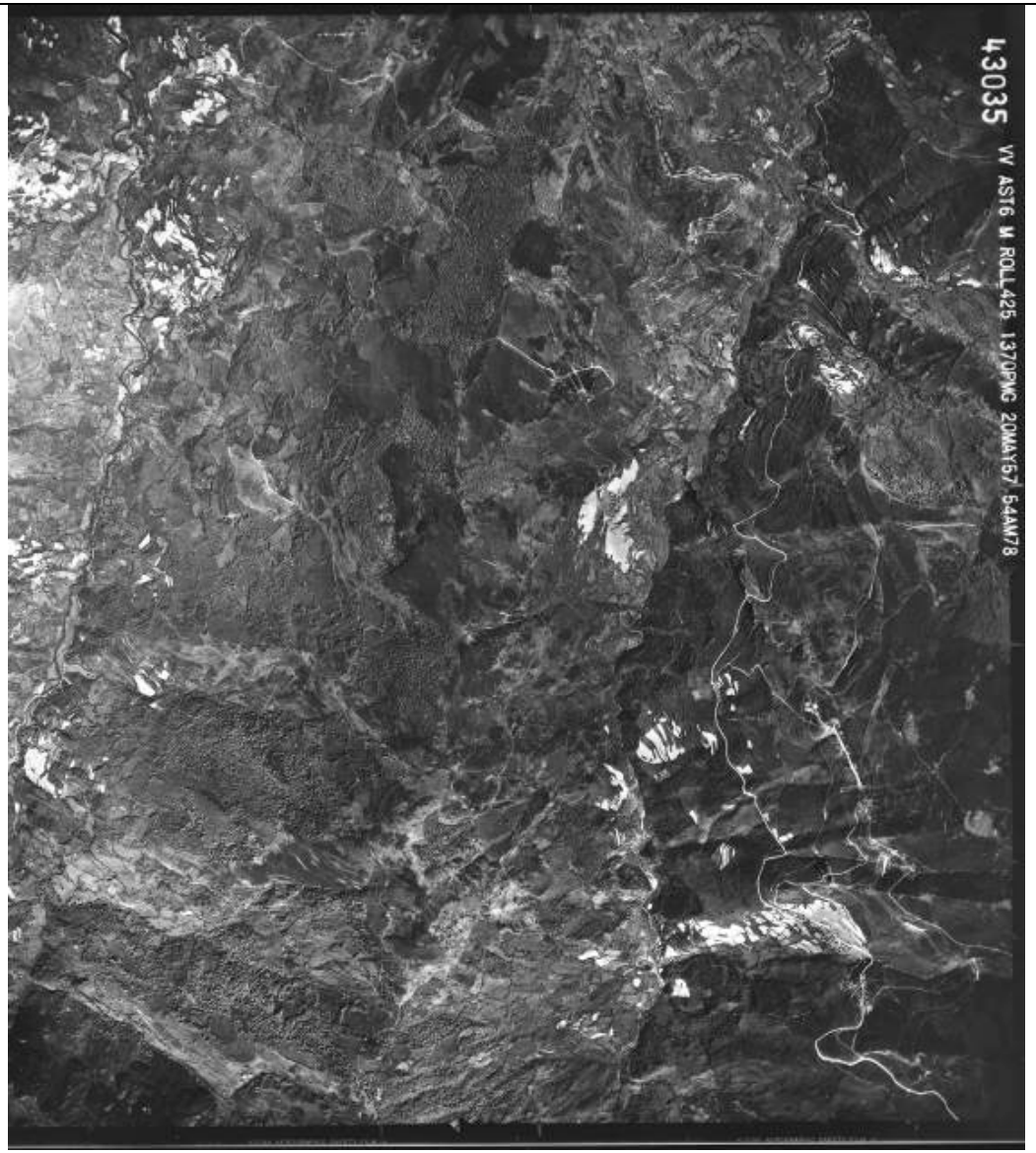
Esta unidad podría subdividirse fácilmente en dos: por una lado propiamente Pajares y por el otro el Huerna, ya que históricamente no han tenido gran vinculación como eje de comunicaciones. Sin embargo, fusionarlas en una única ficha permite ampliar el su recorrido cronológico como principal zona de comunicación con la meseta tanto por carretera como por ferrocarril.


**Autor** Daniel Herrera Arenas. Departamento de Geografía (Universidad de Oviedo) / **Fecha** 2013

**ANEXO CARTOGRÁFICO Y FOTOGRÁFICO**




Croquis de Delimitación




Vuelo Americano Serie B – 1957. Pajares

Ortofoto PNOA 2011. Pajares

PRINCIPADO DE
ASTURIAS
PROVINCIA DE
ASTURIAS

Fotos Equipo de Investigacion de Paisajes Departamento de Geografía Universidad de Oviedo