

Cómo citar este trabajo: Cruz Villalón, J. (2020). [Review of the book *La rampa de Pajares: Superó la Cordillera, abasteció España, desenclavó Asturias*, by F. Rodríguez Gutiérrez]. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 84*, 2904, 1–4.

<https://bage.age-geografia.es/ojs//index.php/bage/article/view/2904>

RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Rodríguez Gutiérrez, F. (2018). *La rampa de Pajares: Superó la Cordillera, abasteció España, desenclavó Asturias*. Oviedo: Universidad de Oviedo, 197 pp.

Josefina Cruz Villalón

Universidad de Sevilla (España)

Las infraestructuras de transporte han sido durante largo tiempo patrimonio de la Ingeniería y de los Ingenieros de Caminos que las construyen: sus específicas condiciones técnicas explican esa patrimonialización de partida. El paso del tiempo ha hecho que esas condiciones sean cada vez más complejas a la par que su ejecución sea cada vez más costosa; de forma tal que, a su cualidad de *obra de ingeniería*, las infraestructuras de transporte unen también desde antaño una estrecha relación con la Economía: su financiación pública, privada o mixta, y su función como soporte de la actividad económica son los dos ejes sobre los que han pivotado esa relación, con el trasfondo del balance de la eficiencia de la puesta en servicio de una nueva infraestructura en términos de eficiencia del gasto; del balance entre coste de la intervención y los resultados económicos conseguidos. Más tarde ha emergido una relación insoslayable entre infraestructuras del transporte y Política: quién toma y cómo se toma la decisión del diseño del sistema de transporte, en la medida que son las Administraciones Públicas las responsables de su planificación y de fijar el sistema de financiación, poniéndose el acento en que, junto a la eficiencia del gasto, el interés general debe asimismo valorar los criterios de seguridad, sostenibilidad y cohesión social y territorial implícitos en las decisiones relativas a la planificación y construcción del sistema de transporte en cualquier escala territorial que se acometa. Hoy el debate de las infraestructuras forma parte del debate político de la cohesión territorial y de la solidaridad social e interterritorial, además de sus implicaciones medioambientales; en España con frecuencia se vincula también ese debate al modelo de Estado. En tal sentido y desde esta perspectiva debe cobrar presencia la Geografía como disciplina que puede contribuir a ese debate y como geógrafos tenemos la responsabilidad de plantear propuestas y alternativas en el

proceso de toma de decisiones de iniciativas públicas, en particular las relativas a la oportunidad de nuevas infraestructuras y su diseño, además de realizar una valoración crítica de las decisiones tomadas.

Es en este contexto en el que situamos la oportunidad de la publicación de este trabajo por parte de un geógrafo, Fermín Rodríguez Gutiérrez, sobre la Rampa de Pajares, la historia de la construcción del paso ferroviario de la cordillera Cantábrica entre Asturias y la Meseta en el último tercio del siglo XIX, así como las actuaciones que actualmente se encuentran en su última fase de ejecución para mejorar dicho paso, con nuevos túneles y doble vía de circulación que supondrán sin duda un nuevo hito en las relaciones entre Asturias y la Meseta.

Esta obra es un recorrido por la historia del paso ferroviario de Pajares desde los primeros proyectos concebidos para su construcción a mediados del siglo XIX, los avatares de sus sucesivas concesiones y del proceso constructivo, la puesta en servicio de la Rampa en 1884, los permanentes conflictos técnicos que han conllevado su explotación, hasta la construcción de la nueva Variante de Pajares, cuya puesta en servicio está prevista en el año 2021, última fecha programada a día de hoy. La obra se cierra con una propuesta para la reutilización de la rampa de Pajares que quedará en desuso a partir del momento de la entrada en servicio de la nueva variante. El autor ha optado por el sugerente título: *La Rampa de Pajares: Superó la Cordillera, abasteció España y desenclavó Asturias*, queriendo poner el acento en la importancia del primer paso ferroviario de la cordillera Cantábrica a la altura del puerto de Pajares y lo que significó en términos ingenieriles (*superó la Cordillera*), económicos (*abasteció España*) y territoriales (*desenclavó Asturias*). Pero esta obra no es solo un estudio de la construcción y explotación de la rampa de Pajares en el siglo XIX, sino también de la construcción en el siglo XXI de la variante de Pajares, que sustituirá a la anterior.

Rampa y Variante conviven en esta obra, a veces destacándose la continuidad entre una y otra como hitos sucesivos de la conexión ferroviaria de Asturias con la Meseta; en otras ocasiones poniéndose de manifiesto los antagonismos, en la medida que la segunda va a suponer la desaparición o muerte de la primera como pieza del sistema de transporte ferroviario peninsular, con independencia de que, como se apunta en los dos últimos capítulos de la obra, se busquen usos alternativos a la rampa de forma que la pérdida de su función no aboque a su desaparición física, confirmándose una vez más que lo que en su momento constituyó una agresión paisajística y tuvo un fuerte impacto ambiental, termina adquiriendo valor patrimonial,

como F. Rodríguez reclama que se le reconozca formalmente, incluso abogando por la presentación ante la UNESCO de su propuesta como Patrimonio de la Humanidad.

La dualidad en el objeto de estudio, rampa y variante, ha llevado al autor a la utilización de diferentes fuentes y tratamientos metodológicos. El estudio de la construcción de la rampa y de su explotación se realiza a partir de fuentes documentales rastreadas en archivos y bibliotecas, así como en la *Gaceta de Madrid*, antecedente del Boletín Oficial del Estado, fiel notario de las decisiones administrativas. Se trata, pues, de una descripción pormenorizada y bien documentada del objeto de estudio de las distintas alternativas de trazado; de las sucesivas concesiones y de las propuestas de los concesionarios para abaratar el coste de la construcción con modificaciones de trazado y pendientes; la puesta en servicio con todo el boato que supuso la presencia de los Reyes Alfonso XII y su esposa María Cristina de Habsburgo; las pésimas condiciones de trabajo de los ferroviarios en la explotación de la línea, luchando con las condiciones naturales del terreno y los rigores de las temperaturas; o la permanente búsqueda de soluciones técnicas para incrementar la capacidad de circulación en la única línea existente. El texto se ilustra con fotografías y planos históricos que, a la par que dan a conocer este interesante material, permite que la lectura gane en amenidad y equilibre la descripción de los pormenores técnicos, que podría resultar árida.

Por su parte, los capítulos relativos a la nueva variante tienen su punto de partida en sendos informes, *Pajares: salida al futuro* y *Valoración de la traza propuesta para el nuevo acceso ferroviario a Asturias. Variante de Pajares*, realizados en 1996 y 1999, respectivamente, por el Centro de Cooperación y Desarrollo Territorial (CeCodet) de la Universidad de Oviedo, del que Fermín Rodríguez ha sido su director desde su constitución en 1995. Entra en este caso en juego el papel del geógrafo como profesional trabajando en equipo, cuyas fuentes principales son la documentación procedente de la Administración responsable de la nueva variante, los propios conocimientos territoriales y de las necesidades sociales de la población afectada o beneficiada, según se mire, por la nueva obra pública prevista, además del manejo de una bibliografía específica sobre el tema. Finalmente los dos últimos capítulos, relativos a los posibles usos que pudiera tener la rampa una vez que la variante entre en servicio y la propuesta de su declaración como Bien de Interés Cultural o incluso como Patrimonio de la Humanidad, sintonizan con la preocupación de los municipios y de los habitantes de la montaña central de Asturias en la búsqueda de soluciones alternativas de desarrollo de la comarca.

En resumen, una obra de larga maduración, donde se han manejado fuentes de muy diversa procedencia y en la que se combinan los objetivos propios de una investigación básica, con los perseguidos por informes técnicos que plantean análisis y alternativas a actuaciones públicas desde el conocimiento geográfico y el servicio a la sociedad; un quehacer geográfico en el amplio sentido del término.