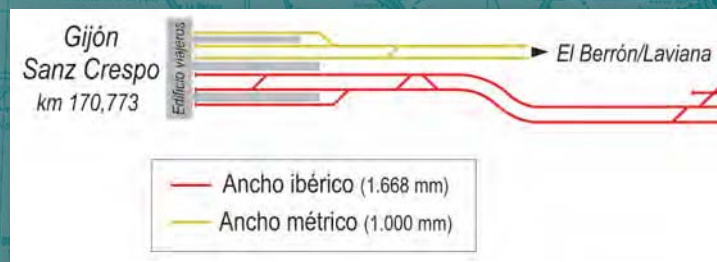


Nudos ferroviarios (III): Asturias

La red ferroviaria asturiana es el resultado de más de 150 años de relación entre minería, industria y ferrocarril. El transporte de carbón desde la cuenca minera del Nalón hasta el puerto de Gijón fue el origen de la construcción del primer ferrocarril de Asturias, el Ferrocarril de Langreo, inaugurado en 1852. Es el primero de una larga lista de líneas férreas cuyo fin principal era el transporte de este mineral desde las minas a las fábricas, talleres o puertos de mar para su embarque con destino a otros lugares.

Esquema de vías de Gijón



Esta línea pionera fue seguida por la inauguración en 1874 de la línea de vía ancha entre Pola de Lena y Gijón, primer tramo de la futura León-Gijón que tanto demandaba la región para romper su aislamiento del resto de la Península y que supuso la construcción de uno de los trazados ferroviarios más espectaculares de Europa a través del puerto de Pajares.

La vía métrica haría su aparición en 1891 con la puesta en servicio del tramo Oviedo-Infiesto de la Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias, que tras sucesivas ampliaciones, enlazaría en Llanes con el Ferrocarril de Cantábrico. El Ferrocarril de Carreño, inaugurado en 1904 y electrificado en 1922 fue la segunda línea de este ancho, seguido por el Ferrocarril Vasco-Asturiano entre la cuenca del Caudal y el puerto de San Esteban de Pravia. La última línea de vía métrica de Asturias fue la del Ferrocarril de Ferrol a Gijón, cuyo último tramo fue puesto en servicio en 1972, consiguiéndose la continuidad a lo largo de toda la costa entre Irún y Ferrol en vía métrica.

La vía ancha continuaría aumentando sus kilómetros de vías en la región, con la construcción de los ramales de Oviedo a Trubia y Villabona a San Juan de Nieva. Ya en el siglo XX, se procederá a la electrificación del puerto de Pajares, la primera de España a 3.000 voltios en corriente continua, extendida en la década de 1950 a la totalidad de la red de Renfe en la región.

Es también en esta década cuando se construye el ramal entre Lugo y Tudela Veguín, última línea de vía ancha de cierta importancia construida en Asturias. En la década de los años 1970 se iniciará la construcción de la doble vía entre Pola de Lena y Gijón, finalizada en los años 90, cuando se modifican los accesos ferroviarios a Oviedo y Gijón. Fruto de esta reestructuración es la conversión a vía métrica de la línea de vía ancha de Oviedo a Trubia.

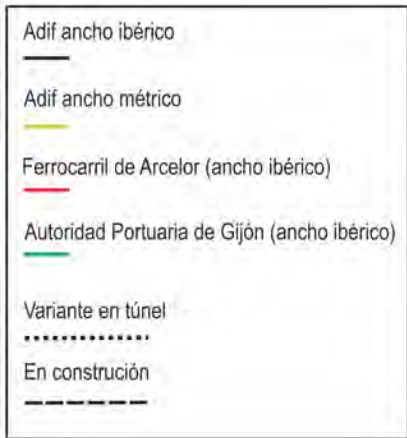
Por su parte los ferrocarriles de vía

RED FERROVIARIA DE ASTURIAS

Ancho de vía	Longitud (km)
Ancho ibérico	207,9
Ancho estándar	-
Total general	207,9
Características de la infraestructura	
Vía única no electrificada	7,2
Vía única electrificada	132,6
Total vía única	139,8
Vía doble no electrificada	-
Vía doble electrificada	68,1
Total vía doble	68,1
Tipo de servicio	
Kilómetros con servicio Ave	-
Kilómetros con servicio de Cercanías	122,2

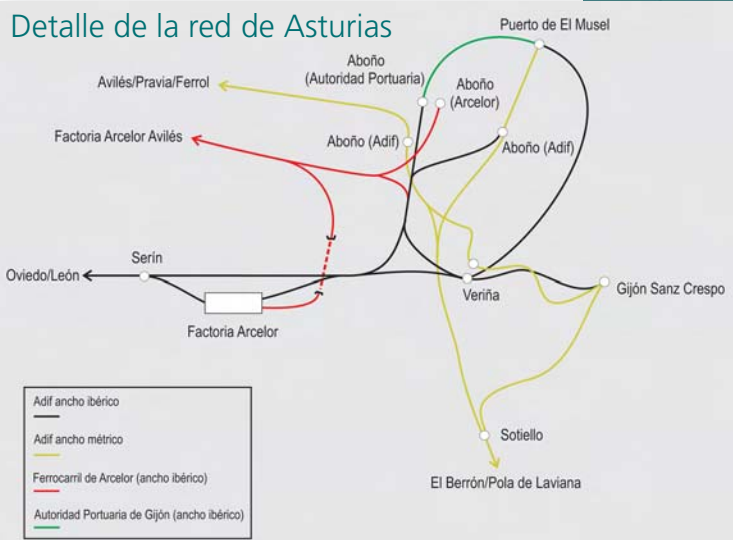
E. V.
Calzada de Asturias
km 168,859

Esquema general de la red ferroviaria en Asturias



Video de Vía Libre: La subida de Pajares en cabina
<http://xurl.es/kkhro>

Detalle de la red de Asturias



métrica habían sido integrados en Feve en la década de 1970 y es esta empresa estatal la que inicia a partir de los años 80 una importante modernización de las líneas, con la transformación a vía métrica del Ferrocarril de Langreo en 1983, la electrificación de las líneas incluidas en la red de cercanías y la duplicación de vía en varios tramos, logrando la integración de todas las líneas de vía métrica.

Finalmente hay que dedicar un capítulo a los ferrocarriles mineros e industriales de Asturias. Decenas de estas líneas han poblado los valles mineros y áreas industriales de la región desde mediados del siglo XIX hasta las últimas décadas del siglo XX. Hoy día han desaparecido todos excepto dos redes, ambas de ancho ibérico: la de la empresa siderúrgica Arcelor Mittal, que une las factorías de Gijón y Avilés con un intenso tráfico de carbón, acero, cock y demás productos industriales y la red de la Autoridad Portuaria de Gijón, que une la estación de Aboño con los muelles del puerto de El Musel y que aún cuenta con sus propias locomotoras.

En la próxima y muy esperada inauguración de la denominada Variante de Pajares están puestas las esperanzas de Asturias para lograr una reindustrialización deseada desde hace mucho tiempo, como ya ocurriera en el siglo XIX con la inauguración del puerto de Pajares. (Cartografía de los autores)

IVÁN PALACIO Y LUIS E. MESA