
Autor: Guillermo Fernández Lorenzo.

SALIDA DE ASTURIAS A LEÓN POR PIEDRAFITA (ALLER)

De acuerdo; totalmente de acuerdo con todos aquellos que aseguran que Jovellanos dedicó a Asturias una atención preferente, intensa y perseverante, aunque todas esas personas, así mismo han de estar de acuerdo conmigo cuando digo que a Aller no le dedicó esa atención; ni intensa ni mínimamente notable. Como si Aller no formase parte de Asturias. Ignoró a este concejo por completo, tanto en comunicaciones con la meseta, como en otras obras que sí fueron atendidas prolijamente en otras zonas que sí pertenecían a esa Asturias jovellanista.

Detengámonos solo un momento en los argumentos de Jovellanos para preferir Pajares a cualquier otra salida a León desde Asturias:

«Pero esta comunicación entre Asturias y León está en el día absolutamente cerrada a toda especie de carruajes.

El paso de Pajares tiene a su favor, entre otras, las ventajas que le aseguran la preferencia sobre todos los demás. Es el menos alto, el menos áspero y fragoso, el más conocido y frecuentado, el más proporcionado al centro y corazón de la provincia y, en fin, el que conduce en derechura a Gijón, único puerto habilitado en la provincia para el comercio de Indias. Es el único transitable en el rigor del invierno, hallándose entonces todos los demás, como más altos y ásperos, cubiertos de nieve.»

En la Carta III a Ponz¹ se deshace en elogios hacia el Pajares, citando incluso posadas en los pueblos que atravesaría la carretera, donde podría disfrutarse de ...*auxilio y muy cuidadosa y limpia asistencia, que se logra a poca costa.*

En fin, unos informes tan favorables que cualquier alternativa sería rechazada por quienes tuvieran que decidir entre un puerto u otro para pasar a Castilla.

No obstante esta descarada loa al Pajares, el paso por Piedrafita Casomera Llananzanes hacia el Torío, fue tenido en cuenta en varias ocasiones, después de la negativa de Jovellanos.

Como es sabido, Piedrafita, que está a la altitud de 1.683 metros, comunica actualmente la zona de Llananzanes en Casomera, con el municipio de Cármenes en León. Por la parte de la provincia leonesa hay carretera hasta el alto del puerto, siendo camino de herradura el que existe entre el alto y Llananzanes.

1. Joaquín A. Bonet.- *Asturias en el pensamiento de Jovellanos*. IDEA. Oviedo, 1947.

Contemporánea de la decisión de Jovellanos fue la de la Diputación, de encargar un estudio sobre la viabilidad de la carretera por Piedrafita o por Pajares², y los comisarios que votaron en aquella ocasión a favor de Pajares fueron: el ingeniero Guillermo Cosío, el diputado Ramón de Jove y el procurador general. Sólo el diputado Lope José de Argüelles lo hizo a favor de Piedrafita.

Jovellanos añadiría a sus alegaciones, que el costo por Pajares sería menor, aunque el itinerario fuese más largo que por Piedrafita. La diferencia de costo era pequeña, puesto que se calculaban las siguientes cifras: por Pajares, 10.069.050 reales; por Piedrafita, 10.337.000 reales. Diferencia, 267.950 reales.

Bien, pues todas estas negativas decidieron que Piedrafita quedase olvidado. Más tarde, ya en 1856, de nuevo se volvió a inspeccionar la vía de Llananzanes a Piedrafita. Fue en esta fecha Juan de las Carreteras quien nos diese detalles de su inspección, en una carta que escribió a don Sebastián Fachal, datada el domingo 17 de agosto de 1856, en la Venta de San Pedro, en lo alto de Piedrafita.

Sebastián Fachal fue un político y escritor del siglo XIX, nacido en Pravia, diputado provincial (1847-1852) y diputado a Cortes por Pravia (1853-1854) y de nuevo diputado entre 1856 y 1858. Trabajó intensamente por el incremento de las vías de comunicación de Asturias.

Por su parte, Juan de las Carreteras, era, en realidad, Juan de Llano Ponte, licenciado en Derecho, persona que también prestó gran atención al tema de carreteras y comunicaciones. Fue primo del marqués de Camposagrado.

Juan de las Carreteras (de Llano Ponte), escribió, como hemos dicho, al diputado Fachal en estos términos:

«Venta de San Pedro, en lo alto de Piedrafita, 17 de agosto de 1.856.

Sr. Don Sebastián Fachal

Contaba, amigo mío, escribir a usted con un pie en Asturias y otro en Castilla; pero fue imposible porque no me dejaron el viento y la lluvia. Me recogí a esto que llaman venta, sin duda por estar vendido en ella el transeúnte, por la exposición a morirse de hambre, a quedarse helado o a que le caiga el techo encima. Nosotros, afortunadamente, no tendremos el primer trabajo por traer las alforjas bien provistas; ni el segundo, porque dormiremos muchos juntos y porque estamos en agosto, y para evitar el tercero, nos tenderemos en lo que fue capilla del santo calvo, que es de bóveda. Para andar más por estos andurriales, pensaba escribir a usted de noche; pero no tenemos luz, y el único medio que hallamos de tomar el chocolate, fue el de echarlo en los mismos cacharros en que habíamos bebido el vino antes.

Esto lo escribo sobre las rodillas, pues sólo hallé que, lo que podía servirme de mesa, está dignamente ocupado con los pellejos del vino, las medidas y algunos cacharros, y aunque todo esto pudiera quitarse, estando clavado y al frente de la puerta, es evidente que no tendría luz. ¿Pero creará usted voy a pasarlo mal, según lo que dejo dicho? Nada de eso, amigo mío. Lo doy por bien empleado, porque antes de llegar aquí tuve el gusto de ver el hermoso valle de Aller, y el mejor aún, de El Pino de ídem; observar que, si bien en la marina se perdió la cosecha de maíz, por aquí aún se conserva, habiendo sitios, como La Vega de Cabañaquinta, donde no puede estar mejor. Además ¿Cómo pasarlo mal? Estamos juntos nuestro compañero Solís, que cuida perfectamente de la bucólica, el señor cura de Bello, hombre de excelente



1 / Llananzanes

2. Luciano Castañón. - *Las comunicaciones entre Asturias y León*. Edición de la Caja de Ahorros de Asturias. Gijón, 1980.

humor, el señor Prado y los dos intrépidos cazadores de Aller, Luis Díaz-Faes y Juan de Cabañaquinta, que nos proporcionarán mañana el gusto de los rebecos, si el tiempo se mejora un poco³.

Ya ve usted por la fecha de esta carta los muchos días que tardamos en llegar aquí; pero puede usted creer que no perdimos el tiempo. Empezaré por el principio, como dicen los franceses; a dar a usted cuenta de nuestra expedición carreteril. Sabe usted que salimos de Oviedo el martes por la tarde, dormimos en Mieres. Sin nada que de contar sea, seguimos al otro día temprano, y poco después de Figaredo, esto es, después de separarnos de la carretera de Castilla, nos apeamos para reconocer el terreno y convencernos bien de la dirección del camino; a pesar de que las opiniones varían sobre el terreno, parece cosa indudable. El señor Prado, que llena su cometido con toda escrupulosidad, ha dado sus razones fundadas en la ciencia y ya muchos han variado de opinión. El paso indudablemente mejor, el menos costoso y más seguro para el rico y abandonado concejo de Aller, y que imperiosamente reclama los esfuerzos de cuantos puedan contribuir a su bienestar, es el de los Peneos. Supongo Habrá usted oído hablar de las dificultades que este punto presenta; pero si usted lo observase con cuidado, vería lo infundado de esta opinión. Es cierto que es costoso, per fácil, y de ningún modo puede compararse con lo que hace pocos días hemos visto en la cuesta de Beguín.

Bien mirado aquello, seguimos hasta Moreda donde nos convencimos más de lo difícil del camino por el otro lado, pues la experiencia ha demostrado ya lo posible que es, que después de gastar mucho dinero en el puente, se le antoja al río dejarle en seco marchando por el otro lado.

Vimos luego la ya adelantada explanación de Piñeres, donde se quitó tal vez el peor paso que había en Aller hasta el pueblo de La Paraya, es decir, hasta que se empieza a subir el puerto; pero tuvimos el disgusto de observar que un puente que allí se hizo, tiene desnivelados los pilastrones, y habrá que renovarlo.

Por fin, con una corta detención en Cabañaquinta, llegamos a la casa del obsequioso Solís, en el pueblo de Bello, quien como toda su familia, no sabe qué hacernos. Al día siguiente fuimos a ver el magnífico valle a la derecha del río, llamado de El Pino de Aller, y seguimos hasta Felechosa, último pueblo del valle yendo por el puerto de San Isidro. Será acaso, como aldea, la más populosa de Asturias, pues cuenta doscientos vecinos. El año 15, según nos cuenta un paisano muy erudito que allí hay, sólo eran 125.

En El Pino de Aller hay una industria que parece insignificante, y ha proporcionado a aquel pequeño lugar, crecidas cantidades desde hace 25 años. Consiste en hacer piedras de afilar, con dos clases de pizarras que se hallan en el puerto. Sus habitantes las llevan a todos los puntos de España y Portugal, y aún me aseguraron las introducían en Francia. Esta industria, dicen, se debe a un cura.

Al otro día, sábado, asistí en Cabañaquinta a los remates de cinco trozos de camino, que gracias a los esfuerzos de algunos particulares del concejo van a ponerse en ejecución, y quitarán un paso malísimo que hay entre la parroquia de Vega y el pueblo de Levinco. Como usted vería, el remate dio por resultado que un no insignificante ahorro en el presupuesto, lo que proporcionó poder sacar a remate también el desmonte de una peña en la parroquia de Soto, obra de gran utilidad. Dos cosas llamarán a usted la atención en este concejo: 1ª, lo bien cuidados que tienen sus caminos, respecto de otros de Asturias; y 2ª la afición que a esta clase de obras manifiestan, no



2 / Casona de Solís en Bello, donde se alojó Juan de las Carreteras en su visita a Piedrafitá.

3. Solís era el señor de la Casona de Bello; el que llama señor cura de Bello, sí era el párroco y se apellidaba Quijano; el señor Prado era ingeniero de Caminos que venía acompañando a Juan de las Carreteras. Por último, Luis Díaz Faes y Xuanón de Cabañaquinta, los dos cazadores que acompañaban a los excursionistas, eran primos.

sólo los particulares, sino los señores párrocos, y hasta algunos paisanos. Usted habrá oído decir, como yo, que en tiempos de Hermida había mucho entusiasmo; si usted viene a Aller, verá que nada ha decaído, como desgraciadamente sucede en otras partes.

El domingo, después de cumplir con los deberes de cristianos, emprendimos la subida de este puerto, con el objeto de ver, si desde el pueblo de Casomera, hasta donde puede traerse un excelente camino, sería fácil construir, al menos, uno regular de carro. Para esto llevamos con nosotros a los dos célebres cazadores de que dejo hecho mérito, por ser los más a propósito, por el increíble conocimiento que tienen de todas las veredas y pasos de estas inaccesibles montañas, y además por ser hombres de un despejo poco común entre gentes que tan a menudo están en amable plática con osos, lobos, rebecos y gente de esta ralea. Mucho tiempo nos llevó la subida, pues el señor Prado trataba de verla en conciencia, a pesar de que el día no estaba muy agradable por allí; y tuvimos el disgusto de ver la gran dificultad, y lo costoso que sería. Colocados en la venta, después de haber llegado a Castilla, me dispensará usted suspenda hasta otro día, pues todos tenemos ganas de cenar, y las pulgas nos aguardan en la capilla donde, en otro tiempo, estaba colocada la imagen de San Pedro.

De usted ahora y siempre, a 5.500 pies sobre el nivel del mar como a sus orillas, afectísimo amigo q.b.s.m.

Juan de las Carreteras

Juan de Llano Ponte, de Avilés.»

Sebastián Fachal, a quien iba dirigida esta misiva, escribe una nota, a modo de contestación, la que puede leerse:

«Señor don Juan Carreteras

Oviedo 21 de agosto de 1.856

...y bien merece los honores de la exposición el que recientemente nos acaba de mandar de los cinco trozo de camino de Aller, rematados en 62 mil y pico de reales...

...Bien conozco que no en todas partes encontramos alcaldes como el señor Solís, curas aficionados a caminos, ni acaso labradores tan a propósito a sacrificarse por lo que tanta cuenta les tiene, como los de Aller...

...pero puedo asegurar a usted que nunca estuve más convencido de lo mucho que puede hacerse, si imitado por los demás pueblos el insigne ejemplo de Aller...

...Celebro que usted se haya divertido por el hermoso valle de Aller, y que ahora lo haga en su grata mansión de Avilés. Mientras, sabe usted que es suyo afectísimo escudero⁴.

Sebastián Fachal.»

Otra de las veces que el proyecto de Piedrafita ha sido rescatado, o al menos se ha producido el intento, ha sido en el año de 1929, cuando los ingenieros de Caminos Leonardo García Ovies y Francisco Cabrera pusieron manos a la obra y trazaron su estudio. Leonardo ya se asomó a estas páginas en el número 16 de la revista, correspondiente a mayo de 2016. Se le dedicó una calle en Caborana. Francisco Cabrera fue el director de las obras del trazado del ferrocarril Vasco-Asturiano desde Ujo a Collanzo, y, al contrario que Leonardo García Ovies, Cabrera aún conserva una calle a su nombre en Cabañaquinta.

4. Puede verse en «Memorias asturianas»

APARTAMENTOS
CASA MARÍA JUANIN
www.casamariajuanin.es

**ESTARÁS
COMO EN
CASA**



669 750 209
Ctra. General nº48 Collanzo - Aller - Asturias
info@casamariajuanin.es

Loterías y Apuestas del Estado
Administración nº 3



**LOTERÍAS
LA PEDREA**
LOTERIAPOLADELENA.COM
985 493 308

Plaza Alfonso x el Sabio, Pola de Lena. Administración nº 3



3 / Puerto de Piedrafita.
Mojón. Piedra hita. Piedra mojón.

Este proyecto de Ovies y Cabrera se fue al garete con las convulsiones de 1934, y de nuevo al cajón a dormir la noche de los tiempos.

En enero de 1968, el Consejo Provincial de Trabajadores de León elevó una moción sobre la carretera de Asturias a León; pero como quiera que es bastante extenso, nos limitaremos a reproducir solamente algunos de los párrafos:

«El anteproyecto de carretera de Asturias a León, ha sido conocido por nosotros y el público en general, por una serie de noticias publicadas en la prensa y otros órganos de difusión, completadas con la presentación de una maqueta exhibida al público en las Excelentísimas Diputaciones de Oviedo y León, así como en la Feria de Muestras de Gijón.

Nos pronunciamos por una carretera moderna que enlace, por la cuenca del río Torío, las provincias de Asturias y León, por considerarlas más cortas, de menos desniveles, de túneles o túnel más cortos y de menor costo.

El valle del río Torío ofrece una amplia zona de construcción rápida en trazados, pues hasta las Hoces de Vegacervera vemos que se puede casi trazar con una línea recta, eliminando totalmente las actuales curvas, con lo que se reduce considerablemente la distancia en algunos kilómetros. Desde aquí hasta el límite con Asturias, se caracteriza, como todas las subidas a los puertos de montaña desde León, por sus desniveles suaves, amplios valles, laderas de sol de fácil aprovechamiento para deshielos de invierno, situándonos en el nacimiento del Torío en plena vertiente de la montaña divisoria de León

y Asturias; esto es, el puerto de Piedrafita, donde podría iniciarse la entrada del posible túnel para el paso a la provincia hermana. La carretera actual se caracteriza por la subida a lo más alto de la montaña donde queda cortada en el descenso, por la fuerte quebrada de las laderas asturianas hasta el fondo del valle de La Paraya (Asturias), descenso este que se puede aprovechar con ventaja, para hacer un túnel de tramo más reducido que cualquier otro que en esta cordillera se pueda trazar o buscar. Desde León al puerto de Piedrafita podría existir un recorrido de 50 kilómetros.

Nos remitimos en esta explicación a la maqueta presentada por las empresas del anteproyecto actual, demostrando cómo esta vía es la más corta en túneles.

Sin pretender hacer una comparación, creemos, a simple vista cómo la carretera de León a Gijón por el Pantano de Luna, y tomada como base la maqueta presentada para el emplazamiento de la carretera, que se ganan una cantidad de kilómetros muy respetables en este tramo y por ello solicitamos que nos informen claramente de todas las fases de que se compone el estudio, motivos de esta versión, costo del proyecto, desniveles, kilómetros de uno y otro, túneles a perforar, costos de los mismos, costos de ventilación o reventilación a emplear, comparación posible con el estudio que tendrán realizado de esta tercera versión por el puerto de Piedrafita, desniveles y kilómetros de carretera de la bajada a Figaredo (Asturias), costos de las mismas, comparación de igual tramo con esta tercera versión, etc., etc. Y por último, qué puntos de vista han sido tenidos en cuenta para recomendar el trazado de carretera por los puntos o lugares propuestos.

Desde la salida del posible túnel del puerto de Piedrafita, se da vista a los valles de Casomera y Santibáñez de Murias. Dos valles para escoger la mejor vertiente que nos permita descender lo más suave y corto posible, hasta enlazar con Santullano, empalme de carretera con Oviedo.

Por el sector de Collanzo, Casomera y La Paraya, nos encontramos, como caso excepcional, con amplios valles abiertos, de fácil trazado para carreteras modernas, ferrocarriles o cuantas vías de comunicación se puedan necesitar. Aquí podemos recorrer el valle del río Aller o del río Negro, pues ambos deben ser estudiados para inclinarnos al que más ventajas ofrezca, teniendo en cuenta que por este valle pasa actualmente una carretera que, subiendo por la cuenca del río, llega hasta el valle de Casomera con un desnivel tan mínimo que es muy posible que no se pueda encontrar otra carretera de este desnivel en Asturias. Continúa hasta el puerto de San Isidro, por donde pasa a

León después. La característica principal de este plano es de muchas curvas y pocos desniveles, pero también es verdad que se pueden tomar otros desniveles más altos de los pueblos, eliminando las curvas para dar lugar a la nueva carretera, quedando el desnivel de bajada con una pendiente mínima. Tenemos que aclarar que intentando hacer una bajada rápida al fondo del valle, el desnivel es muy fuerte, siendo quizás este motivo el que la carretera ha quedado abandonada en el pasado, pero que hoy, con los medios técnicos actuales, es posible realizarla, como la mejor o más segura de las vías de penetración. El desnivel desde la salida del posible túnel debe ser tomado para terminar en Santullano, en el entronque con la nueva carretera a Oviedo, pudiendo utilizarse cualquiera de las dos laderas de ese valle. Podemos asegurar, sin duda alguna, que es la más corta y la de menos desnivel.

También podemos indicar que es posible bajar a Santullano, desde la salida del túnel, por la cuenca del río Negro, tomando la ladera izquierda y haciendo otro nuevo y pequeño túnel, muy corto, que nos sitúa en las laderas de dichos ríos, lo que significaría una carretera más corta que la referida al valle del río Aller.

Según informaciones obtenidas, sabemos que por el sector del puerto de Piedrafita o cuenca del río Torío, se han hecho diversos y amplios estudios tratando de abrir al tránsito diversas vías de penetración, tales como el trazado de las líneas de ferrocarriles llamados 'del Norte', el proyecto de enlace de los ferrocarriles estrechos de Asturias con los de Matallana de Torío, uniendo esta red con la de León o la de La Robla a Bilbao, Si en otro tiempo, por diversas causas, no pudieron llevarse a efecto, entendemos que con los nuevos conceptos y métodos actuales pueden ser la base de nuevos estudios que lleven a una realidad.

Este Consejo pide que, a la vista de las gestiones y anteproyectos que se están realizando, y ante la urgencia que el caso requiere, se realicen las siguientes gestiones:

PRIMERO

a).- Solicitar de las autoridades leonesas, den a conocer públicamente a todos los leoneses los motivos por los que se han inclinado a decidirse por la solución actual.

b).- Si se han tenido en cuenta los máximos beneficios para la provincia, tanto de orden industrial, comercial, agrícola y de servicios, como del turismo en general, y causas que han motivado el desechar esta tercera solución, dando a conocer los costes de una y otra, distancias, rentabilidad, etc.

SEGUNDO

Instar a las autoridades leonesas para que pongan todos los medios a su alcance a fin de que se construya una carretera moderna nacional, sin peaje, por el valle del río Torío y Puerto de Piedrafita, en León y valle del río Aller o Negro, en Asturias.

TERCERO

Dar traslado de esta moción al Delegado de Sindicatos, urgiéndole la convocatoria del Consejo Sindical, con carácter extraordinario.

CUARTO

Así mismo, far traslado a los Excelentísimos Sres. Gobernador Civil, Presidente de la Diputación, Alcalde de León, Delegado de Obras Públicas, Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, Presidente del Consejo de Economía Nacional y Comisario del Plan de Desarrollo.

QUINTO

Dar traslado de esta moción al Presidente del Consejo Provincial de Trabajadores de Asturias y al Delegado Provincial de Sindicatos de la misma.

SEXTO

Que el proyecto por Piedrafita se lleve a cabo, en todo caso.

León, Enero de 1968.»

Hemos de decir que el Consejo Provincial Sindical de León, llevó esta moción a su reunión y estudio, el martes 20 de febrero de 1968. Otra ocasión formidable que se ha quedado en agua de borrajas.

Un anónimo montañero, nos diría usando la prensa, el viernes, 17 de julio de 1981:

«La carretera en la parte leonesa, presenta dos partes bien diferenciadas: una en buen estado hasta Piedrafita, de unos siete kilómetros, desde Cármenes; la otra, otros siete casi intransitable hasta la divisoria del puerto. A pesar de esto, muchos amigos de la montaña se acercan hasta el antiguo mesón del Vaquero. Allí hay una fuente abundante de agua, y por el camino real antiguo se puede llegar al puerto en poco más de media hora, salvando las numerosas vueltas de la carretera.

En el alto se contempla una gran panorámica del valle de Llananzanes y de Casomera y la vista alcanza a ver las montañas del centro de Asturias, el cordal de Peña Mea y del Retriñón y toda la línea que desciende desde la Estrella de Cuanya hasta los montes de Santibáñez.»



4 / Buzón que han instalado los montañeros en el alto de Piedrafita, con unas hermosas frases en una placa.

Ahora ya sólo queda la posibilidad de trazar una carretera secundaria entre Piedrafita y Llananzanes, puesto que el Huerna nos ha comido la partida, aunque bien mirado, una vez que han desindustrializado por completo a Asturias y que la han dejado como una isla derrelicta en el Cantábrico... la carretera sólo servirá (es bueno también, estupendo) para el ganadero y agricultor de la zona al que le irían muy bien los desbroces frecuentes, sin protestas de quienes ven en esos desbroces, hechos para facilitar el paso, una agresión a la Naturaleza. Si se consigue hacer, al fin, también servirá para que la use el turismo, y entonces, miel sobre hojuelas.

Hubo varias corporaciones municipales que han vuelto a hablar del tema en algunas de sus sesiones, pero no han sido tenidas en consideración sus pretensiones, ni por las autoridades provinciales, primero, ni por las autonómicas después. Un político, para ganarse el aprecio de los alleranos, y en el transcurso de una visita efectuada al concejo (estamos hablando de Juan Ramón García Secades), se le ocurrió volver a la luz, en una de sus charlas con no sé quien, la carretera al Torío por Aller. Sólo quedó en palabras.

El puerto de Piedrafita también pudo haber sido protagonista de otra importante comunicación con la provincia de León: por ferrocarril⁵. Véase, al respecto, en el Boletín Oficial de la Provincia de Oviedo correspondiente al jueves, 18 de enero de 1912, y en su página 2, un anuncio del Gobierno Civil de la provincia, redactado en estos términos:

«Presentados por D. José Tartière y Lenegre y D. Manuel Martín de la Puente, en

representación de la Compañía del Ferrocarril del Torío, proyectos en competencia de ferrocarriles secundarios desde Figaredo a León, para el concurso previo a la subasta de dicha línea, se anuncia al público para que dentro del plazo de quince días, a contar desde la fecha de publicación en el Boletín Oficial de la provincia, presenten las entidades y particulares interesados, las observaciones que crean oportunas, después de examinado el proyecto en las oficinas de la Sección de Fomento (Obras Públicas), del Gobierno Civil de esta provincia.

La descripción de la línea principal y ramal del proyecto presentado por D. José Tartière y Lenegre, es como sigue:

El trazado del ramal tiene su origen en Taruelo, donde enlaza con la línea construida de Ujo a San Esteban de Pravia, de la Sociedad General de Ferrocarriles «Vasco-Asturiana», y sube por la orilla derecha del río, llegando, siempre en esta posición relativa, hasta frente al pueblo denominado Collanço, donde comienza la línea general.

Desde este punto sigue desarrollándose la traza por la orilla derecha entre carretera y río, cruzando éste antes de llegar a la Bárzana y por la margen izquierda sigue hasta poco más arriba de Cuérigo, en que vuelve a cruzarse el río Aller para tomar la margen izquierda del río San Isidro, al que cruza dos veces frente a Llanos, volviendo a tomar la margen derecha del río Aller por donde se continúa la subida hasta Paraya, en que se cruzan los ríos Aller y Paraya, para desarrollar, por la ladera izquierda del primero y ganar la Sierra de Conforcos, por encima de Cuevas continuando hasta cruzar la Sierra de Murias por el puerto de Curriel.los, siguiendo después por la ladera derecha del río Nembra, por encima de Santibáñez y Conforcos, hasta llegar, de nuevo, al valle de Paraya y cruzar la divisoria de León y Asturias, por el puerto de Piedrafita.

Las estaciones en este recorrido, son: la de Taruelo, en el empalme con el ferrocarril de Ujo a San Esteban de Pravia; la de Moreda, que prestará servicio a los pueblos de la parte baja del valle de Nembra; otra en Cabañaquinta, capital del concejo de Aller; otra en Cuérigo; la de Llanos, que prestará servicio a los pueblos situados en el valle del río San Isidro; la de Villar; otra en Conforcos, por encima del pueblo de este nombre; otra en Bello, también situada alta sobre el pueblo de este nombre; la de Turriellos-Murias; la de L.lacia y; por último, la de La Matanza.

5. Párrafos tomados de la obra de Guillermo Fernández Lorenzo «Conforcos, en el centro geográfico de Aller».

Este proyecto acepta, como sistema de tracción, el ordinario; o sea, el de locomotoras movidas por vapor.

La descripción del proyecto presentado por D. Manuel Martín de la Puente, es como sigue:

Arranca la línea del punto denominado Figaredo, en la orilla derecha del río Turón, y se eleva la traza por encima de la carretera de Santullano a Collanzo, pasando sobre Moreda a cruzar el río Aller, dos kilómetros aguas arriba, para volver a la ladera derecha del río Némora, pasando sobre Nembra, Murias y por Santibáñez, para cruzar, aguas arriba del último punto del río Nembra, y entrar en el túnel que pasa la divisoria por el puerto de Piedrafita, para salir a la provincia de León.

Las estaciones principales, dentro de la provincia de Asturias, son las de Figaredo, Moreda y Santibáñez, en las proximidades de estos pueblos, y se proyectan apeaderos en Taruelo, Bustiello, Caborana, Aller, Nembra y Murias, situados en la parte baja de los valles y próximos a los pueblos del mismo nombre.

Este proyecto adopta, como sistema de tracción, el eléctrico; o sea, por locomotoras que captan la corriente de una línea de alimentación alterna y monofásica, que corre a todo lo largo de la vía y tiene su origen en una Central de vapor situada junto a la boca Sur del túnel de la divisoria.

Y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 27 del Reglamento de 14 de enero de 1909, para la ejecución de la vigente Ley de Ferrocarriles Secundarios, se publica en el Boletín Oficial y Ayuntamientos a quienes interesa la traza.

Oviedo, 17 de enero de 1912

El Gobernador, Evasio Rodríguez Blanco.»

Esta propuesta tuvo buena acogida en el Ayuntamiento de Aller, y así se demuestra en el acta de la sesión celebrada el día 12 de julio de 1912, en la que se dice, entre otras cosas:

«Solicitar de los poderes públicos, aprueben el proyecto presentado por don José Tartière, para construir el ferrocarril de Figaredo a León, y desestimar el de don Manuel Martín de la Puente.»



DECALUPA
Juguete tradicional, didáctico y detalles especiales
Numa Guilhou 4, Mieres

984 841 388
676 274 228

decalupa.com | decalupa@gmail.com

**CAJA RURAL
DE ASTURIAS**