

facilidad enlazar con los cargaderos que se construyan en la margen izquierda del Puerto de Rivadesella. Continúa faldeando la ladera Sur de la loma de Somos, atravesando «La Juncalera» y los valles de Llavamanes y de la Llama; y por un pequeño contrafuerte sale á la ladera de San Pedro de la Lama y prosigue hasta el punto denominado «El Cobayón,» en donde se situará el apeadero de San Pedro, que ha de servir los pueblos de San Pedro, Tereñes, Abeo, Leces, etc. Desde este lugar continúa desarrollando por «Las Baragañas,» «Las Cortinas,» «El Roldán» y «El Resalguero,» hasta la Collada de Abeo, punto culminante del trazado, que se cruza con un tunel de 360 metros para salir á la vertiente del Río Vega en el valle del Puriel, que se sigue faldeando por la calabaza y El Angobello, hasta la Collada de la Cruz de Vega, que se cruza para tomar la ladera Septentrional en las márgenes del Río Vega, que se cruza con un viaducto metálico en arco de 80 metros de luz. El gran desnivel que existe entre la Playa de Santa Marina y la Collada de Abeo, y el pequeño desarrollo que los valles permiten, imponen la necesidad de ir en rampa en cuanto se entra en la ladera de Somos, con pendientes variables entre 12 y 17 milésimas.

TROZO SEGUNDO

Cruzado Entrepeñas, se sigue la ladera Septentrional por el sitio denominado «Campazas,» hasta la entrada en Berbes, ó sean, el Collado de la Cruz del Revorio, que se cruza en túnel para buscar la ladera de los Molinos; cruza por delante del Canzañil y continúa por el Robliguero hasta el Contrafuerte de la Portica, que se atraviesa por medio de un túnel de 274 metros para salir á la Grandiza, pasar al Norte del barrio de Zarracín, dentro ya del concejo de Caravia, y seguir por los Pantinos y la Fosguita hasta atravesar, también en túnel, el Contrafuerte de la Collera, donde se asienta el barrio de Badalisque y parte del Prado «Carabia Alta,» para cruzar el Río Formoso ó de la Coría, seguir la ladera del Monte de la Vera por Cima del Cementerio, hasta los Prados de la Riega, en donde se emplazará la Estación de Caravia. También en este trozo se precisa ir ganando altura desde Entrepeñas, para alcanzar la Costa de la Collera, que es el punto más alto, empleando rampas, variables entre 115 y 116 diez milésimas. El movimiento de tierras es de pequeña importancia: los túneles se proyectan revestidos, y, á parte de las obras corrientes para pasos de arroyos y caminos, no hay otra que el tramo oblícuo de 15 metros para el paso del Río Formoso.

TROZO TERCERO

Caravia á Colunga

De difícil solución ha sido la bajada desde la Estación de Caravia; al Apeadero de la Isla; mas después de numerosos tanteos, se aceptó el trazado faldeando la ladera izquierda del Valle del Campón, por los sitios denominados La Vega y Fonfría, hasta cruzar en túnel el contrafuerte que se asienta en Duyos, para salir á la ladera derecha del Valnegro que se continúa hasta ganar la altura y el desarrollo suficiente para una curva de 120 metros de radio y pasar á la ladera izquierda, siguiéndose el trazado obligado por la pendiente por la Fabariega, Cueto-Espino, La Sota, Santa Olaya y La Feliz, hasta el paso de La Riega de la Sotiella, afluyente del Río Espasa, continuando por la ladera de la Capellanía y La Viescona hasta cruzar con una Cota de 20 metros el Río Espasa en el sitio llamado «El Pradón,» faldeándole por debajo de la finca de los Marqueses de Argüelles y los sitios nombrados «El Prado de Palomar,» la Cuestona, La Sierra, El Rivote y El Somerón hasta el Apeadero de Gobiendes-La Isla.

Desde este punto cruza la Carretera y sigue el trazado por la ladera de Trís á lo largo de un Valle, de suave pendiente, con grandes alineaciones y curvas de gran radio, hasta el paso de Trespando, continuando por la Corredoria hasta el Contrafuerte que se eleva antes de Colunga, el cual debe atravesarse en túnel de 300 metros para llegar al emplazamiento designado para la Estación inmediata al cruce de la Carretera de Infiesto á Lastres.

Lo quebrado del terreno entre el origen del trozo y el paso de Gobiendes, lleva consigo la ejecución de tres túneles, alguno de ellos de consideración y de multitud de pequeñas obras de fábrica, excepto en el cruce del Río Espasa que exige un Viaducto de 40 metros de luz en viga metálica: las rasantes hasta el arroyo Valnegro, no son de importancia; pues desde su cruce, precisa emplearse pendientes constantes de 19 y 20 milésimas, hasta atravesar el Río Espasa, que entonces disminuye á 11 y 15 milésimas.