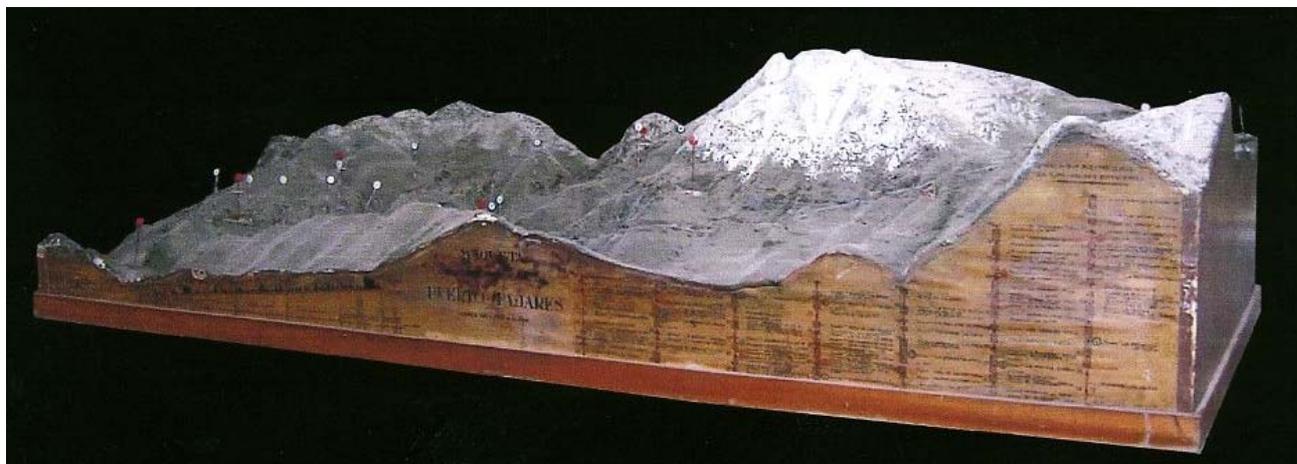


## Maqueta del tramo ferroviario del Puerto de Pajares



Maqueta del tramo ferroviario del Puerto de Pajares  
Año: ca. 1920-1924. España  
Escala: 1:10.000  
Pieza IG: 00706  
Sala de Infraestructura. Museo del Ferrocarril de Madrid

Esta maqueta es la representación gráfica del tramo ferroviario del Puerto de Pajares de la línea de León a Gijón. Su trayecto supuso uno de los mayores desafíos de la ingeniería ferroviaria de la época. Sus antecedentes están unidos a los diversos intentos de comunicar por ferrocarril Asturias con la meseta castellana. En 1864 la concesión de la línea fue otorgada a José de Manzanedo quien la traspasaría a la Compañía del Ferrocarril del Noroeste, y sería ésta la encargada de su construcción hasta su quiebra y absorción por la

Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León (AGL). Esta última, no exenta de dificultades, finalizó las obras, inaugurándose en 1884. Poco después, en 1885 AGL fue absorbida por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. En 1925, dada su difícil orografía, la Compañía del Norte decidió electrificar el trayecto entre Ujo y Busdongo. No en vano fue la segunda electrificación de vía ancha en España.

La parte denominada Puerto de Pajares comienza en el km 53 de la línea, en la estación de Busdongo a 1.234 m de altitud, poco antes de la divisoria entre la altiplanicie leonesa y la cornisa cantábrica, cruza esta divisoria a 1.283 m de altitud mediante el túnel de la Perruca de 3.071,50 m de longitud y llega en el km 102 a la estación de Campomanes, a 390 m sobre el nivel del mar. Las pendientes no rebasan nunca las 20 milésimas, siendo el radio normal de las curvas de 300 m y en algunos puntos del trazado, se pueden llegar a radios de 200 m. Su longitud de 49 km, supuso la perforación de 69 túneles, además de 156 obras metálicas y de fábrica.

Realizada sobre una estructura de madera, la maqueta se proyecta a partir de un plano topográfico a escala 1:10.000, representando las curvas de nivel, para definir la altitud del terreno y realizar su levantamiento, con ayuda de láminas de madera de pino unidas mediante clavos, tornillos y adhesivos. Escayola, resina sintética, serrín y cola dan la textura final a su superficie, aplicando sobre ella pintura sintética para su acabado final.

Un perfil longitudinal se incorpora en el frente de la maqueta, junto con el esquema de la situación kilométrica e indicadores de las obras y estaciones más relevantes, marcados con discos en la propia maqueta. De color rojo para las estaciones: Busdongo, Pajares, Navidiello, Linares, Malvedo, Puente de los Fierros y Campomanes. En amarillo los viaductos: La Matarredonda, Reguerona, Burón, Valdetocino, Casorvida y El Paraná. El azul para los puentes y pontones: El Campanal, Los Puentes y Congostinas, y por último, en verde los túneles más interesantes: La Perruca, La Pallariega, La Pisona, La Sorda, Congostinas, Bustiello, El Capricho y El Orria.

Esta pieza estuvo ubicada en la estación de Príncipe Pío, en el despacho de Félix Boix, director de la Compañía del Norte. En 1948 viajó a Barcelona para la exposición del Centenario del Ferrocarril en España. Casi dos décadas después, en 1967 se expuso en el primer Museo del Ferrocarril de la calle San Cosme y San Damián y, desde allí, se trasladó en 1984 a la estación de Delicias. En 2005 la Escuela Superior de Conservación y Restauración de Bienes Culturales de la Comunidad de Madrid realizó una restauración integral de este modelo tridimensional que, actualmente completa el discurso expositivo de la Sala de Infraestructura del Museo explicando a los visitantes la complicada y difícil orografía de las líneas ferroviarias peninsulares.