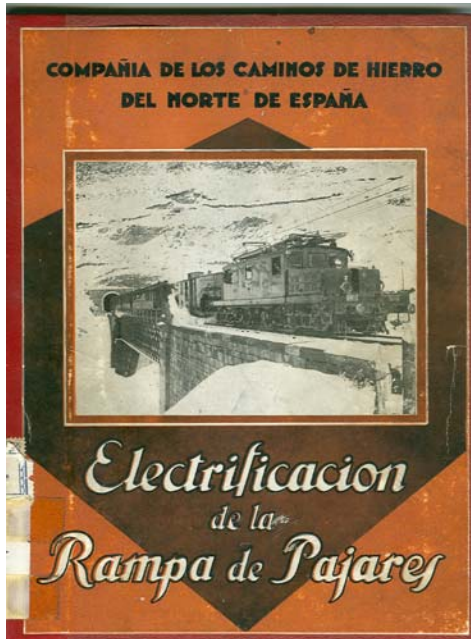


## Destacamos... *Biblioteca Ferroviaria* – enero 2012

Electrificación de la rampa de Pajares / Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. – Madrid : Talleres Voluntad, 1926. – 134 p. ; 27 cm.

BF-MFM (Biblioteca Ferroviaria. Museo del Ferrocarril de Madrid). Signatura IIIIF 0159

### Electrificación de la rampa de Pajares



En el año 1884 la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte inauguró el trazado que atraviesa el Puerto de Pajares en la línea ferroviaria entre León y Gijón con una gran obra de ingeniería ferroviaria. Cuarenta años después, en 1924, se completaba este proyecto con la electrificación de la rampa de Pajares, un tramo que comprendía 62 kilómetros de vía entre la estación de Busdongo y la de Ujo.

Esta electrificación permitiría aumentar la capacidad de transporte y facilitar la salida de la producción carbonífera de la zona. Aunque no era la primera electrificación que se realizaba en la red española, pues le antecedió la de la línea de Gérgal a Santa Fe, tuvo una importante repercusión en los estudios y la bibliografía de la época. La propia compañía, consciente del importante trabajo realizado, editó en 1926 el libro que presentamos y en cuyos preliminares se expone que «la finalidad que se persigue con la publicación de este “folleto” es dar a conocer de una manera concisa y clara el proyecto».

El estudio se inicia con una descripción del trazado y de sus capacidades, así como una serie de consideraciones generales sobre la electrificación ferroviaria.

Para la electrificación del trayecto la compañía optó por la tensión a 3.000 voltios, pero fueron varias las soluciones presentadas al concurso, un resumen de las cuales se ofrece en este trabajo. A continuación se describen las obras y soluciones desarrolladas para la electrificación, desde las adaptaciones que se realizaron en las infraestructuras en uso, vía, túneles y estaciones, hasta la construcción y diseño de las nuevas instalaciones eléctricas, postes, catenaria, líneas aéreas y subestaciones eléctricas.

Otro capítulo importante es el dedicado a la descripción de las locomotoras que se utilizarían en la línea, las locomotoras de la serie 6.000 y 6.100, cuyo suministro se dividió: seis fueron construidas por General Electric, representada por la Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas, y otras seis por la Sociedad Española de Construcción Naval, con la colaboración de la Westinghouse en la parte eléctrica. Tanto este capítulo como los anteriores incluyen numerosas fotografías y esquemas de las instalaciones y de los materiales empleados.

El libro finaliza con un resumen de los buenos resultados técnicos y económicos obtenidos con la implantación de la tracción eléctrica en la rampa de Pajares. Este éxito animó a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España a electrificar otras líneas y para ello se utilizó como modelo este proyecto. La importancia del trabajo y de esta publicación se mantuvo mucho tiempo y buena prueba de ello es que en los años cuarenta, cuando RENFE inició el plan de electrificación de sus líneas, se publicó la segunda edición del “folleto”.