



GRUPO PARLAMENTARIO

PREGUNTA CON RESPUESTA POR ESCRITO

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

DON PABLO JUAN CALVO LISTE y DON JOSE MARIA FIGAREDO ALVAREZ SALA, en su condición de Diputados del Grupo Parlamentario VOX (GPVOX), al amparo de lo establecido en los artículos 185 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentan las siguientes preguntas para las que solicitan respuesta por escrito.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La rampa de Pajares es un tramo de la línea ferroviaria de montaña que salva el desnivel de la cordillera Cantábrica entre León y Gijón. Está comprendida entre la estación de La Cobertoria, en la parte asturiana, y la boca sur del túnel de la Perruca, en la parte leonesa.

Desde Busdongo hasta Puente de los Fierros hay una sucesión de 63 túneles, de los que cuatro son artificiales para proteger la vía de las avalanchas de nieve, además de 156 pontones y puentes, metálicos y de fábrica. Entre estos últimos destacaba, por su longitud, el viaducto de Parana, en las proximidades de la estación de Puente de los Fierros. En su inauguración, el tramo tenía 61 túneles, totalizando el recorrido subterráneo casi 25 de los 42 km del recorrido (60 % de la longitud del tramo). De ellos, seis superan la longitud de 1000 metros: La



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

Perruca, con 3072 m; La Pisona, 1050 m; La Sorda, 1076 m; Congostinas, de 1170 m; El Capricho, de 1838 m; y Orria, de 1057 m. Entre las estaciones de Busdongo y Puente de los Fierros, se construyeron otras cuatro estaciones para el cruce de los trenes.

Su último tramo fue construido entre 1880 y 1884 y es considerada como una de las mayores obras de ingeniería en España en el siglo XIX. El 15 de agosto de 1884 fue inaugurado el tramo de Busdongo a Puente de los Fierros. El acto, celebrado en un templete engalanado situado en la boca sur del túnel de la Perruca, contó con la presencia del rey de España, Alfonso XII.

La puesta en marcha de esta infraestructura permitió el transporte fluido de pasajeros entre Asturias y la meseta, que hasta entonces tenía que hacerse mediante diligencias a través del puerto; y también supuso el despegue de la cuenca hullera del Caudal, que a partir de entonces pudo llevar sus mercancías hacia el interior.

Según Trevor Rowe, destacado aficionado al ferrocarril y fotógrafo ferroviario de Gran Bretaña, la vía férrea por Pajares era, en 1970, «uno de los pasos montañosos más difíciles de Europa».

En cuanto quede inaugurada la variante de Pajares, que dará acceso al AVE desde León a Asturias, está prevista que la Rampa de Pajares quede clausurada como paso ferroviario, tanto de mercancías como de viajeros debido, según manifiesta el Gobierno, al alto coste de su mantenimiento, dejando sin servicio ferroviario a varios municipios que disfrutaron de él en los últimos 140 años.

El Gobierno pretende su desmantelamiento y en su caso, solo transformarlo en senda verde. Pese al actual coste de mantenimiento, creemos que es posible su

Grupo Parlamentario VOX, Carrera de San Jerónimo s/n 28071 Madrid

Telf. 91 390 57 63 /91 390 76 42

gpvox@congreso.es



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

reconversión, reduciendo significativamente los gastos, para así evitar su desmantelamiento. Dejar el recorrido solo como senda verde, sería muy costoso de mantener por sus casi 50 kilómetros y muchos túneles, lo que complica la reconversión. el ejemplo lo tenemos en la senda del oso que cuenta con diez kilómetros y es complicado mantenerlo en buen estado. Solo una senda verde no tiene sentido porque sus costes de mantenimiento serán prácticamente los mismos que los de mantenerlo como ferrocarril histórico, pero, además, sus ingresos serían menores.

Desde 2017 una plataforma recaba apoyos para la declaración del tramo de Pajares como Patrimonio de la Humanidad, pues de trata de un claro ejemplo de arqueología industrial, ya que apenas ha sufrido cambios en sus más de 130 años de historia, y los trenes circulan básicamente sobre la misma infraestructura que se inauguró en 1884».

Trazados muy similares han sido declarados Patrimonio de la Humanidad por sus características, que esté integrado en el paisaje y su espectacularidad». Esos trazados son los de Semmering (Austria) y Bernina (Suiza), también conocido como Ferrocarril Rético.

Por todo ello, se formulan las siguientes:



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

PREGUNTAS

1. ¿Cuáles son las intenciones del Gobierno sobre el futuro de la infraestructura ferroviaria conocida como Rampa de Pajares?
2. ¿Se plantea el Gobierno crear la línea de cercanías entre La Robla (León) y Pola de Lena (Asturias)?
3. ¿Ha contemplado el Gobierno la posibilidad de crear un tren histórico-turístico que permita mantener la infraestructura?
4. ¿Ha contemplado el Gobierno la posibilidad de crear una vía verde en alguno de sus tramos? ¿En qué extensión?
5. ¿Ha contemplado el Gobierno la posibilidad de aprovechar las estaciones y apeaderos del trazado para que sirvan de punto de partida hacia rutas de montaña, senderismo, treking, visitas a la calzada romana de La Carisa o a los bosques próximos?
6. ¿Tiene previsto el Gobierno dismantelar la infraestructura o dejarla en desuso?
7. ¿Tiene previsto deselectrificar la línea férrea, eliminar la señalización y retirar los raíles?
8. ¿Tiene previsto el Gobierno apoyar y promover iniciativas para la declaración del trazado y de la infraestructura, como Patrimonio de la Humanidad?

Grupo Parlamentario VOX, Carrera de San Jerónimo s/n 28071 Madrid

Telf. 91 390 57 63 /91 390 76 42

gpvox@congreso.es




CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

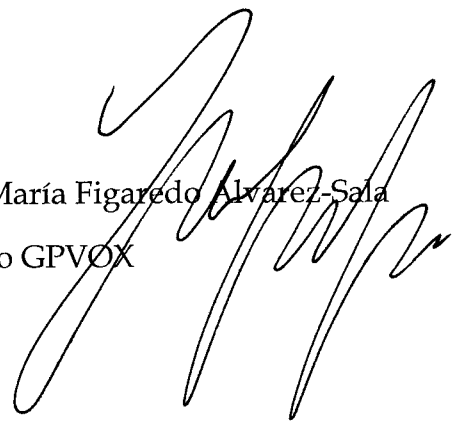
VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

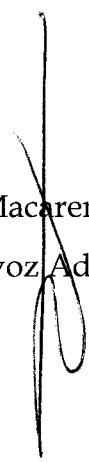
Palacio del Congreso de los Diputados, a 04 de mayo 2020.



D. Pablo Juan Calvo Liste
Diputado GPVOX



D. José María Figaredo Álvarez-Sala
Diputado GPVOX



V.B. Macarena Olona Choclán
Portavoz Adjunta del GPVOX