

# BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## I LEGISLATURA

Serie F: PREGUNTAS  
CON RESPUESTA ESCRITA

20 de marzo de 1981

Núm. 1.679-I

### PREGUNTA

**Bloqueo de varios trenes de RENFE en el Puerto de Pajares, con el consiguiente corte de comunicaciones por ferrocarril entre Asturias y León.**

**Presentada por don Luis Gómez Llorente y otros señores Diputados.**

#### PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

De acuerdo con lo establecido en el artículo 90 del Reglamento del Congreso de los Diputados se ordena la publicación de la pregunta que a continuación se inserta, formulada por don Luis Gómez Llorente y otros señores Diputados, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, relativa a bloqueo de varios trenes de RENFE en el puerto de Pajares, con el consiguiente corte de comunicaciones por ferrocarril entre Asturias y León, y para la que se solicita contestación por escrito.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de febrero de 1981.—El Presidente del Congreso de los Diputados, **Landelino Lavilla Alsina**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Luis Gómez Llorente, Pedro Silva Cienfuegos-Jovellanos, Avelino Pérez Fernández y Ludivina García Arias, Diputados por Asturias, pertenecientes al Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, al am-

paro de lo establecido en los artículos 128 y siguientes del vigente Reglamento provisional del Congreso de los Diputados, formulan al Gobierno la siguiente pregunta, para la que se solicita respuesta por escrito.

#### Antecedentes

Los trenes "Ruta de la Plata, Sevilla-Gijón", con 160 pasajeros; el expreso "Costa Verde, Gijón-Madrid", con 860 personas, y el popular "dominguero" Oviedo-León, con más de 200 personas, permanecieron atascados por la nieve en Pajares durante la noche del domingo 11 de enero al lunes 12. Igualmente, los electrotrenes procedentes de Madrid y Barcelona, así como el tren "Corail" y el expreso procedente de Madrid, fueron detenidos en León.

El "Ruta de la Plata" quedó detenido entre las estaciones de Villamanín y Busdongo, a 4 kilómetros de la primera estación y a pocos metros del pueblo de Villanueva de la Tercia, a causa de la nieve que la fuerte ventisca, con el paso de las horas, había acumulado sobre la vía. Las labores de rescate de esta unidad duraron desde

la noche del domingo día 11 hasta avanzadas las quince horas treinta minutos del lunes día 12. Al parecer, y según los medios informativos de la región, en Villamanín, y a pesar de conocer con exactitud el estado del trazado ferroviario, RENFE había ordenado la salida rumbo a Asturias de este tren. Igualmente, según los medios de difusión, los maquinistas, corriendo graves riesgos, tuvieron que salir al exterior para intentar ponerse en contacto por medio de los teléfonos de campaña con las estaciones más próximas al objeto de explicarles su verdadera situación. Las labores de rescate fueron dirigidas únicamente por RENFE-León, debido a que por parte asturiana no se podía llegar a las unidades, puesto que una locomotora había descarrilado a 50 metros de la misma, en dirección a Busdongo. Las máquinas procedentes de León intentaron durante más de dos horas enganchar los vagones del "Ruta de la Plata", tarea que resultó imposible, pues no había "enganche", ya que los ganchos de emergencia en el encerrojamiento se encontraban con anomalías, resultando inservibles para su acoplamiento, habiéndose utilizado cables, que con la fuerza de arrastre rompían. Fue necesario trasladar unos estobos desde la estación de Santa Lucía, donde se hallaba situado el "tren taller" del depósito de León, hasta el punto donde se encontraba detenido el convoy para poder remolcarlo y situarlo en Villamanín. En las tareas de rescate de esta unidad nos consta el valiente esfuerzo del personal de RENFE y Guardia Civil.

Por lo que respecta al expreso "Costa Verde, Gijón-Madrid, dicho tren quedó atrapado a unos pocos metros de la estación de Pajares a las tres de la madrugada, y tras realizarse múltiples limpiezas y exploraciones de la vía, el expreso regresó a su punto de partida, llegando a Oviedo a las siete de la tarde del día 12, es decir, veinte horas después de haber tomado la salida rumbo a Madrid de esta misma estación. Numerosos viajeros del expreso manifestaron al diario "Región" su indignación por las pocas atenciones de que han sido objeto durante las más de catorce ho-

ras en que permanecieron detenidos en las proximidades de Pajares, sin que en ningún momento se les informara de lo que pasaba y de lo que se pensaba hacer.

En el rescate del tren "expreso" las dificultades más grandes fueron la incomunicación, tanto por vía como por carretera, resultando sumamente dificultoso el acceso a la estación de Pajares. El Grupo de Montaña de la Guardia Civil pudo acceder hasta el expreso, sin que pudiera hacer nada para prestar ayuda. En la operación, dos máquinas se quemaron, una en Pajares y otra al llegar a Soto del Rey, cerca de Oviedo, siendo reemplazada por otra enviada desde Oviedo.

Llama también la atención como en este caso, y ya que con anterioridad el Ruta de la Plata había quedado atrapado entre Villamanín y Busdongo, y dadas las inclemencias del tiempo, se dio salida al expreso desde las estaciones de Puente de los Fierros, Campomanes, Pola de Lena, Ujo y Mieres. Téngase en cuenta que el expreso referido tiene su hora de salida de Oviedo a las 23,24 de la noche.

Por otra parte, el tren conocido por "el dominguero" con destino a León quedó, en la misma noche, atrapado a la altura de la estación de Busdongo alrededor de la una de la madrugada, y hasta las ocho de la mañana no pudieron salir los viajeros. En este caso resalta también el hecho de que la calefacción de la unidad no funcionaba. Hasta las cuatro de la tarde no llegaron los autocares para recoger a los viajeros con destino a León.

Con posterioridad a estas situaciones, el lunes día 12 también conoció de nuevo problemas. El expreso "Costa Verde" fue detenido en la estación de Puente de los Fierros desde las dos de la madrugada hasta las cuatro de la tarde del día 13, que regresó a Oviedo. Un electrotrén que transportaba a 200 viajeros procedentes de los electrotrenes Barcelona-Gijón, Madrid-Gijón y otros servicios suspendidos en la tarde del lunes quedó bloqueado entre las estaciones de Villamanín y Busdongo.

A pesar de la experiencia del día anterior, RENFE dio salida a estos trenes.

Hasta el día 14 no se pudieron reanudar las comunicaciones ferroviarias Asturias-León.

Estas situaciones por las que el puerto de Pajares pasa todos los años, en el período invernal, demuestra la existencia de una serie de anomalías, ya denunciadas por la UGT, resaltadas en muchas ocasiones por los trabajadores, que ejemplarmente se emplean dentro de sus precarios medios a solucionar los problemas cada invierno, arriesgando mucho y a veces soportando las justificadas quejas de los usuarios contra la dirección y funcionamiento de RENFE. Entre estas anomalías y por tanto necesidades cabe destacar:

1. Coordinación interna para un mejor conocimiento del estado de la red férrea y de las condiciones climatológicas.

2. Coordinación en las operaciones de rescate entre los cargos directivos que trabajan a distancia y los trabajadores especializados que están sobre el terreno. En este sentido se hace preciso una delimitación más clara de funciones, delegando a veces la dirección de las operaciones en los trabajadores.

3. Necesidad de creación de plantilla especializada para operaciones de rescate invernal de convoys, reforzando el número de trabajadores en la zona durante el invierno.

4. Mejora en las comunicaciones: actualmente, cuando un convoy queda bloqueado entre la nieve, los propios maquinistas tienen que abandonar el tren, caminando varios metros como norma general, como así ocurrió en los sucesos relatados, hasta encontrar un teléfono de campaña, para ponerse en contacto con la estación más próxima. Las líneas de comunicación son muy deficientes y resultaría conveniente la instalación de emisoras de alta frecuencia, y mientras tanto, como medida a corto plazo y urgente, sería imprescindible que cada unidad dispusiera de radioteléfono o medios apropiados.

5. Es importante dotar de teléfono de la CTNE a las estaciones desde Puente los Fierros hasta Busdongo. Esta necesidad fue

denunciada en varias ocasiones por los trabajadores.

6. Sería de desear que las estaciones de Pajares, Navidiello y Malvedo pasasen a ser estaciones técnicas, y si es necesario hacer cruces u otros cambios, por ser de mucha longitud y estar parte de ellas dentro de túneles.

7. De recurrir para hacer servicios a locomotoras ALCO tipo 3.000 es importante dotarlas de aparatos quitanieves con fácil acoplamiento, que no entorpezca las labores de enganche.

8. Asimismo, es de desear que el personal de conducción de las ALCO sean agentes especialmente conocedores del Pajares de forma habitual.

9. Por otra parte, se hace cada vez más necesario dotar a las locomotoras de limpieza de vías con elementos útiles para hacer una tracción de emergencia, remolques, etc., siendo de desear que en las mismas vaya acompañado un agente de taller.

10. Tampoco existen, salvo en algunos puntos en los que no funcionan, calefactores de viajes, imprescindibles colocarlos desde Puente de los Fierros a Villamanín.

11. Finalmente, sería conveniente unir los túneles del trayecto "El Puente de Baños a Busdongo" con túneles artificiales, alargando y cubriendo, por otra parte, también con el túnel artificial, la zona conocida como "el serrón".

Ante estos hechos, los Diputados firmantes preguntan al Gobierno:

#### Preguntas

1. ¿Qué explicación puede dar RENFE a lo sucedido en los días 10 a 14 de enero de 1981?

2. ¿Tiene RENFE un plan de operaciones para casos como el presentado? ¿Se aplicó a tiempo?

3. En cuanto a la dotación de personal, ¿qué previsiones, visto lo sucedido todos los inviernos, tiene pensado adoptar RENFE en cuanto a recursos humanos? ¿Está prevista la contratación de nuevo personal? ¿Cuál es la plantilla actual de RENFE para Asturias y qué personal está des-

tinado en el puerto de Pajares? ¿Cuántas personas más se destinan al puerto en invierno? ¿Qué información se instruye al personal de RENFE para operaciones de invierno? ¿Existen brigadas especializadas en rescates de convoys?

4. En cuanto a la dotación de material, ¿con qué maquinaria especial cuenta RENFE en el puerto de Pajares y estaciones próximas para la limpieza de las vías en caso de nevadas y desprendimientos? ¿Es cierto que esta maquinaria se halla en malas condiciones? ¿Qué edad tiene, por término medio, el material utilizado? ¿Es cierto que sistemáticamente se viene enviando material viejo de otras zonas hacia Asturias y León? ¿Qué proyectos existen para un mejor equipamiento técnico en la zona asturleonera referida? ¿Cuándo está prevista su ejecución?

5. Respecto al resto de las instalaciones, ¿reúnen las condiciones adecuadas? ¿Cuándo se piensan resolver las anomalías referidas, medios de comunicación, necesidad de radiotelefonos, dotación de red telefónica de la CTNE, unión de algunos túneles a través de instalaciones artificiales, etcétera?

6. ¿Qué tipo de información meteorológica utiliza RENFE? ¿Tiene servicios propios? Si no es así, ¿por qué medios científicos se obtiene dicha información? ¿Con

qué antelación se conocen las condiciones climatológicas? ¿Qué explicaciones e informaciones se realizan en invierno para conocimiento del estado de la red en sus tramos del puerto de Pajares? ¿Se practican estas actuaciones sistemáticamente y con anterioridad a la salida de los trenes como medidas de prevención? Si es así, ¿por qué en los referidos días, en concreto los días 11 y 12 de enero, se dio la salida de las diversas estaciones a los trenes y estaciones de referencia?

7. La realidad de las dificultades del trazado ferroviario en la zona del puerto de Pajares es indiscutible, por los problemas que ha generado siempre y en toda época. Cada día se impone más la necesidad de mejorar las comunicaciones de Asturias con León. Sobre el tema existen varios proyectos de trazado ferroviario para obviar las dificultades del puerto de Pajares. ¿En qué situación se halla la solución al problema? ¿Cuál de los proyectos existentes es el que está previsto ejecutar? ¿Qué costos están calculados? ¿Para qué fecha se prevé la iniciación de las obras correspondientes?

Palacio de las Cortes, 16 de febrero de 1981.—Luis Gómez Llorente, Pedro Silva-Cienfuegos Jovellanos, Avelino Pérez Fernández y Ludivina García Arias.

Suscripciones y venta de ejemplares:

**SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.**

Cuesta de San Vicente, 36

Teléfono 247-23-00, Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.580 - 1961

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID