

# BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## I LEGISLATURA

Serie F: PREGUNTAS  
CON RESPUESTA ESCRITA

30 de julio de 1981

Núm. 1.679-II

### CONTESTACION

**Bloqueo de varios trenes en el Puerto de Pajares.**

**Presentada por don Luis Gómez Llorente.**

#### PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90 del vigente Reglamento provisional del Congreso de los Diputados, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de la contestación del Gobierno a la pregunta formulada por el Diputado don Luis Gómez Llorente, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, relativa a bloqueo de varios trenes en el Puerto de Pajares, publicada en el "BOCG" número 1.679-I, de 20 de marzo de 1981.

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de julio de 1981.—El Presidente del Congreso de los Diputados, **Landelino Lavilla Alsina**.

Excmo. Sr.: En relación con la pregunta formulada por don Luis Gómez Llorente, sobre "bloqueo de varios trenes en el Puerto de Pajares", tengo la honra de enviar a V. E. la contestación formulada por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en nombre del Gobierno, cuyo contenido es el siguiente:

"En base a una exposición detallada de antecedentes de hecho, la pregunta de que se trata plantea una serie de cuestiones concretas, que van a ser objeto de contestación amplia a continuación.

Entiende el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, no obstante, que las respuestas singulares que se dan pueden interpretarse más correctamente a la luz de algunas consideraciones de orden global que apoyan la filosofía de la explotación ferroviaria.

En primer término, la economía de gestión de los fondos públicos que administra RENFE aconseja que, de una parte, el dimensionamiento de su equipo en todos sus aspectos no se lleve a cabo en atención a puntas de tráfico o a situaciones excepcionales, sino para atender a la explotación en circunstancias normales. Una adecuada movilidad de los recursos y una reglamentación de los comportamientos a adoptar ante dichas situaciones excepcionales permitirá dar solución a las mismas sin proliferación de medios cuyo coste deberá incidir en definitiva en los Presupuestos Generales del Estado. Se trata de un principio común de la gestión empresarial, al cual, por otra parte, se atienden también

las empresas públicas, y por supuesto las empresas ferroviarias europeas.

En segundo término, gran parte de las medidas que se sugieren en el escrito de los señores Diputados se refiere a mejoras sustantivas en las instalaciones o en los equipos ferroviarios que, con independencia de su no viabilidad o escasa utilidad práctica en algún supuesto concreto, requerirían en cualquier caso una inversión cuantiosa, como por ejemplo la cobertura de todo el trazado ferroviario en Pajares con túneles artificiales. La limitación de recursos para inversión pública obliga a una rigurosa selectividad de tales inversiones, que se traduce por una parte en la parquedad de los recursos con que cuenta RENFE en la actualidad y, de otra, en la necesidad de que esta empresa establezca una prioridad entre los distintos empleos posibles de tales recursos. El Gobierno puede considerar viables algunas de las inversiones que proponen los señores Diputados, pero existen otras inversiones de estricta seguridad, o de evitación de los estrangulamientos ferroviarios, a los que debe otorgarse preferencia y toma buena nota del deseo del Grupo Parlamentario Socialista de situar la explotación ferroviaria a un nivel más elevado del que tiene en la actualidad.

Tercero, y por último, el trazado ferroviario en el Puerto de Pajares es especialmente dificultoso, con unas rampas muy acusadas y con grandes dificultades del propio terreno para realizar las explanaciones precisas para duplicar vías y permitir el cruce de composiciones en determinados puntos. A esta complejidad del trazado ferroviario se ha unido el carácter violento de los temporales de nieve del pasado mes de febrero, que, como es sabido, produjeron la paralización de todo el tráfico de superficie, de manera que aún con las incidencias apuntadas sólo el tráfico ferroviario mantuvo la comunicación con determinados puntos del Norte de España.

Dentro de estas consideraciones generales, resultan de más fácil interpretación las siguientes respuestas a los diversos aspectos de detalle contenidos en la pregunta:

1.º Las medidas a aplicar por los diferentes organismos de la Red para asegurar la continuidad del servicio ferroviario cuando se producen temporales de nieve, se contienen en el documento "Instrucciones a seguir en caso de nevadas", de 7-1-1961.

Este reglamento específico establece la normativa referente a:

— Conocimiento adelantado de la situación meteorológica que permita programar con antelación suficiente la explotación ferroviaria en esas condiciones.

— Transmisión de las noticias e instrucciones para conseguir una adecuada coordinación de todos los servicios de vía e instalaciones, material, circulación, etc.

— Habilitación de los recursos humanos y materiales necesarios, como son las brigadas de despeje de vía y limpieza de agujas, máquinas quitanieves para realizar exploraciones de vía, refuerzos de tracción para ciertos trenes de viajeros, trenes-taller de gran intervención, etc.

— Ejecución práctica de la explotación, donde se determinan las operaciones a realizar en cada caso.

— Otras disposiciones complementarias.

En las fechas citadas del 10 al 14 de enero de 1981 se aplicaron las mencionadas Instrucciones para la circulación de trenes por el Puerto de Pajares.

Desde el comienzo de la nevada, sábado 10 de enero, a mediodía, personal caracterizado de Vía y Obras fue transmitiendo a los Servicios correspondientes, especialmente los Puestos de Mando de Oviedo y León, la situación de nuestras instalaciones.

Este mismo día se adoptaron las siguientes medidas preventivas:

— Puesta en servicio de los calefactores de agujas de Pola de Gordón, Santa Lucía, Villamanín, Busdongo, Pajares, Navidiello y Linares.

— Situación en todas las estaciones desde La Robla hasta Oviedo de personal de Vía y Obras para limpieza de agujas.

— Situación de personal de circulación en todas las estaciones desde La Robla hasta el Puente de los Fierros.

— Traslado de ocho máquinas diesel de otras líneas para exploración y refuerzo de la tracción eléctrica entre León y Gijón.

— Dos juegos formados por parejas de máquinas diesel "Alco", serie 318, con quitanieves en cada extremo se dedicaron exclusivamente a la exploración (despeje de vía) sistemática en la línea.

— Cuatro máquinas diesel, serie 333, fueron empleadas para el remolque de trenes de viajeros normalmente asegurados con tracción eléctrica.

— Formación de retenes de personal de vía, señalización, comunicaciones y taller, así como acompañamiento de trenes por Jefes de Maquinistas y de las máquinas exploradoras por personal de Vía y Obras.

— Situación de los directivos y mandos de la Zona en sus puestos de responsabilidad.

Durante toda la noche del 10 al 11, y antes de que la altura de nieve llegase a 20 centímetros sobre carril, límite establecido para la adopción de estas medidas, se realizaron las necesarias exploraciones de vía en los tramos de la línea con acumulación de nieve.

El primer tren remolcado con locomotora diesel 333 entre León y Gijón fue el expreso "Costa Verde" 527, que salió de León a las 4,50 horas del día 11. A partir de éste todos los trenes, normalmente remolcados con tracción eléctrica, fueron reforzados con tracción diesel, según lo establecido, para mejorar la fiabilidad de las circulaciones en el Puerto de Pajares.

A pesar de la puesta en marcha de estas medidas se produjeron en el período comentado dos detenciones de trenes entre Villamanín y Busdongo, con sus correspondientes interrupciones del servicio, por las circunstancias que a continuación se exponen:

Tren "Ter" 577, "Ruta de la Plata", llegó sin novedad a Villamanín. Al ser el "Ter" de tracción diesel y poseer una potencia es-

pecífica doble de la necesaria en esta línea, no requiere tracción adicional.

Previamente a su salida de Villamanín se realizó con un juego de máquinas exploradoras con quitanieves el despeje de vía desde Busdongo a Villamanín y regreso. A la llegada de éstas a Busdongo salió el citado tren de Villamanín a las 23,56 horas con la vía totalmente despejada de nieve, quedándose detenido por enfrenamiento en el kilómetro 49/500, a cuatro kilómetros aproximadamente de la estación de Villamanín.

Fue el súbito enfrenamiento del tren "Ter" y no el obstáculo de la nieve el que motivó su detención. Se estima que la derivación fortuita del cable de excitación de las electroválvulas del dispositivo de seguridad de control de atención del Maquinista produjo el citado disparo del freno.

Este tipo de avería impidió que el mencionado tren no pudiera retroceder favorecido por la pendiente del 17 por ciento del tramo en que se encontraba, a pesar de que el Maquinista aplicó el inversor para realizar esta operación.

Tras intentar localizar la avería y retroceder a Villamanín sin conseguirlo, el Maquinista solicitó máquina de socorro al Puesto de Mando a las 0,40 horas del día 12. A la 1,15 se expidió de Villamanín la máquina 3.346 en auxilio del "Ter", sin que pudiera realizar su acoplamiento a éste al no conseguir encerrojar debidamente sus dispositivos de enganche automático.

A partir de este momento se realizaron varios e infructuosos intentos para la liberación del "Ruta de la Plata", tanto por el lado de Villamanín como por el lado de Busdongo, que se vieron enormemente dificultados por la ventisca y baja temperatura imperante durante toda la noche, así como por el estado de bloqueo del "Ter".

Finalmente a las 13,05 horas pudo ser arrastrado a Villamanín mediante cables con dos máquinas, tras ser acondicionado debidamente por la brigada del tren-taller de León.

La atención a los 128 viajeros de este tren, dentro de las adversas condiciones en que se desarrollaron estos hechos, fue la mejor posible.

En Villamanín se suministraron bolsas con alimentos a todos los viajeros para la cena en la noche del día 11, mientras se realizaba la limpieza de vía ya explicada.

Durante todo el tiempo que duró la detención en plena vía funcionó con normalidad la calefacción y la luz.

A media mañana accedió al tren el Grupo de Montaña de la Guardia Civil, tras la correspondiente petición al Gobernador Civil de León, portando alimentos, leche y agua.

Una vez en Villamanín los viajeros, comieron en un restaurante de esta localidad, reemprendiendo viaje a Asturias 35 viajeros en el tren "Corail" y retornando a León, a su petición, el resto en autocares, donde fueron atendidos y alojados en hoteles de esta ciudad.

Igualmente fueron atendidos e informados en todo momento durante la detención por la tripulación del tren y otros agentes de la Red que accedieron al mismo en diferentes momentos.

Tras el acondicionamiento y despeje de la vía en el tramo Villamanín-Busdongo, pasaron dos trenes con normalidad, como especiales, transportando todos los viajeros retenidos en León durante la interrupción descrita. El tercer tren, especial AM.3, formado por la máquina diesel 2.151 y siete coches, ocupado por 220 viajeros procedentes de los electrotrenes de Madrid y Barcelona, que circulaba a la distancia de bloqueo de los dos anteriores, pasó por Villamanín a las 2,54 horas del día 13, quedándose detenido en el kilómetro 50/100 por desacoplamiento de la manga de freno delantero de su locomotora, quedando enfrenado el tren, sin posibilidad de desahogo de éste a pesar de los esfuerzos del Maquinista por conseguirlo, como consecuencia de la formación de hielo en las conducciones correspondientes.

Casi simultáneamente, a las 2,58 horas la caída de dos torres metálicas de la línea de 30.000 V., por efecto del fuerte viento, sobre la línea de comunicaciones, C. T. C. y electrificación, dejó sin tensión el C. T. C. entre León y Soto de Rey y sin suministro de energía a la línea electrificada entre Pajares y Linares.

A lo largo del día 14 pudieron irse restituyendo estas instalaciones, que habían sufrido graves daños, por el personal técnico correspondiente.

Ante la falta de comunicación, se envió personal desde Villamanín para averiguar las causas de la detención del tren AM.3, que comunicó a las 5 horas al Puesto de Mando la petición de máquina de socorro, ante la imposibilidad de retroceso por sus propios medios.

Desde este momento, en el que se enviaron dos máquinas desde Villamanín para rescatar al citado tren, hasta las 8,58 en que pudo acoplarse por el lado Busdongo otra máquina por cabeza y remolcar hacia esta estación la locomotora titular del AM.3 y dos coches, se produjeron las mismas dificultades apuntadas en el caso del "Ruta de la Plata".

No fue posible, debido al hielo formado en los órganos móviles de la composición, arrastrar los siete coches, sino solamente uno, por lo que fue necesario realizar dos recorridos hasta Busdongo desde el punto de detención para poder evacuar a todos los viajeros.

Al igual que el "Ter" "Ruta de la Plata", los 220 viajeros del AM.3 recibieron las mayores atenciones posibles, dentro de las forzadas condiciones desfavorables en que se desarrollaron estos acontecimientos.

En León habían cenado todos los viajeros y durante la noche y mañana siguiente se suministró por personal de RENFE y de la Guardia Civil alimentos y bebidas.

La calefacción y la luz funcionaron con normalidad en el tren durante la detención.

Una vez evacuados, y tras comer en Busdongo y Villamanín, fueron trasladados a Asturias por carretera, con acompañamiento y permiso especial de la Guardia Civil de Tráfico, pues ésta estaba cortada.

Tras el acondicionamiento del material y la vía, fue concedida la vía libre a las 17,10 horas del día 14, a partir de cuyo momento circularon los trenes con normalidad.

En el período de estas interceptaciones fueron atendidos en León y Oviedo los viajeros que no pudieron proseguir viaje.

al estar igualmente la carretera cortada desde el día 10 al 14. Se les suministró información puntual de los acontecimientos, comidas y alojamientos en hoteles.

El día 14 por la mañana, una vez reanudado el tráfico por carretera, se trasladaron en autocares todos los viajeros desde León a sus destinos en Asturias.

2.º En el número anterior ya se ha indicado la existencia de un plan de operaciones específico para estos casos, contenido en el documento "Instrucciones a seguir en caso de nevadas".

Este plan, según también se expuso, se aplicó en todos sus términos con suficiente antelación.

Las detenciones de los dos trenes indicados no se produjeron como consecuencia de una falta de previsión en la adopción de las medidas necesarias para asegurar la circulación normal de los trenes en las condiciones climatológicas existentes, sino que fueron debidas, como ya se señaló, a sendos enfrenamientos de sus composiciones, por causas distintas en cada caso, aunque independientes del temporal de nieves, y de los puntos de detención, que fueron casualmente en el mismo tramo de la línea León-Gijón. Previa a la detención del tren AM.3 habían pasado dos circulaciones que, sin novedad, llegaron a sus destinos, Gijón.

En lo que sí influyeron de forma notoria las condiciones atmosféricas fue en la duración de las detenciones y de las interrupciones del servicio. En situación normal, en menos de una hora en cada caso, se hubieran podido liberar los trenes y asegurar su continuación, mediante el acoplamiento y remolque con otra locomotora.

Sin embargo, en este caso, dadas la fuerte ventisca y bajas temperaturas reinantes y a pesar de contar en ambos supuestos con todos los recursos necesarios situados en el Puerto para una actuación inmediata, como son:

— Locomotoras diesel y eléctricas en Villamanín y Busdongo.

— Personal de Vía y Obras suficiente al mando del Delegado de Obras e Instalaciones en Villamanín.

— Tren-taller con su brigada completa, al mando del Jefe de Material de la Zona, en Villamanín.

— Mandos de Movimiento y conducción en Villamanín y Busdongo,

No fue posible el rescate de los trenes en menos tiempo, al bloquearse en éstos sus órganos móviles y acoplamientos por efectos del hielo, existir dificultad de acceso por el terreno a los puntos de detención y trabajar el personal en unas condiciones muy penosas.

3.º Con motivo de las incidencias comentadas, y de acuerdo con el plan establecido, fueron destacados a los lugares necesarios de la línea hasta un total de 30 obreros de vía de otros distritos de RENFE, 98 operarios de Contratas, de 23 soldados de Ferrocarril de Pola de Lena y 10 habitantes de los pueblos vecinos.

Además se desplazaron al puerto los mandos de cada servicio, los Trenes-Taller de León y Oviedo con sus brigadas completas, personal de estaciones para cubrir el servicio en cada una de las estaciones afectadas, personal y limpieza de agujas, Jefes de Maquinistas y Maquinistas para la tracción adicional, etc., según se expone en la respuesta número 1.

El desplazamiento de este personal se realiza con rapidez y de acuerdo con el plan establecido, siempre antes de que comiencen las dificultades de circulación, como sucedió en el caso que se comenta.

Por lo tanto, no se considera necesaria la incorporación de nuevos recursos humanos a los ya existentes actualmente, que resultarían ociosos en condiciones normales, al disponerse con la rapidez requerida de recursos adicionales de otras procedencias en cantidad suficiente.

La plantilla actual de RENFE en Asturias es la siguiente por servicios:

Transportes ... ..	962
Obras e instalaciones ... ..	464
Material motor ... ..	182
Material remolcado ... ..	156
Comercial y resto ... ..	138
<b>Total ... ..</b>	<b>1.902</b>

Teniendo en cuenta que la línea León-Gijón está gobernada por la CTC (Control de Tráfico Centralizado), situado en Oviedo, que realiza el mando a distancia de agujas y señales de las estaciones, para el concierto de la circulación de trenes, no existe personal de circulación, por no ser necesario, en las estaciones del Puerto de Pajares.

El único personal de la Red adscrito al Puerto, con residencia en Villamanín y Pola de Lena, es el de conservación de la vía y de las instalaciones, 29 agentes en Vía, 27 en Electrificación y 29 en Señalización y Comunicaciones.

Además existen otras brigadas eventuales y contratadas en reparación de vía, 45 obreros; consolidación de túneles, 90 operarios, y rehabilitación de instalaciones de electrificación, seguridad y comunicaciones, 25 especialistas.

En invierno sólo se desplaza más personal en caso de necesidad por las condiciones climatológicas. El resto del tiempo no es necesario.

El personal que trabaja en el Puerto de Pajares en invierno, así como el que se desplaza en caso de nevadas, tiene sobrada experiencia para el trabajo en esas condiciones. Igualmente los mandos y directivos de la Zona, en su mayoría tienen más de diez años de experiencia en el desarrollo de las actividades necesarias para la explotación ferroviaria en las condiciones adversas que se producen en invierno en el Puerto de Pajares.

No hay brigadas especializadas en rescates de convoyes. Las existentes están perfectamente capacitadas para esta tarea tanto de material como de vía, por tener amplia experiencia en el trabajo con temporal de nieve.

4.º Existe una máquina especial quitanieves, serie 103, adscrita al Depósito de León, de 275 CV. de potencia, adquirida en 1962. Esta máquina se encuentra en perfectas condiciones de funcionamiento y fue empleada para su misión de limpieza de vías secundarias en estaciones en las fechas relatadas.

Para despeje de la vía general se utilizan normalmente dos juegos de máquinas

"Alco", acopladas con quitanieves, en cada extremo, que son suficientes para la limpieza de vía en el Puerto.

Finalmente, por medios manuales se asegura la limpieza de las agujas en las estaciones, así como la limpieza de vías de apartado.

Las locomotoras diesel "Alco" entraron en servicio en el año 1958.

Las locomotoras diesel 333 utilizadas para el remolque de trenes en caso de nevadas, son del año 1974 y siguientes.

El parque de dotación de los Depósitos de León y Oviedo es el siguiente:

Cuarenta y una locomotoras en León y 30 en Oviedo, de la serie 277 (años 1952 a 1959), y 34 U/T, series 436,439, en Oviedo (años 1958 a 1968).

Estas locomotoras y unidades pertenecen a los Depósitos de León y Oviedo desde su adquisición, por lo que no es cierto que sistemáticamente se envíe material viejo de otras Zonas a Asturias y León.

Se están construyendo en este momento 30 nuevas locomotoras 251, patente "Mitsubishi", de 4.500 KW. (doble potencia que las 277), que sustituirán a éstas en el Depósito de Oviedo, para realizar todo el servicio entre Asturias y León. Se prevé la entrega de las primeras a finales de 1981.

5.º El tramo Busdongo-Puente de los Fierros, inaugurado el 15 de agosto de 1844, hace casi cien años, de 42,8 kilómetros de longitud y rampa constante de 20 por ciento, que posee 61 túneles naturales y cinco artificiales, con una longitud total de 24,5 kilómetros (58 por ciento del trazado) y 55 curvas con radios inferiores de 400 metros, soporta una densidad media diaria de carga de 22.000 toneladas brutas. de las más elevadas de la Red en vía única.

En razón a estas circunstancias, y teniendo en cuenta, además, las condiciones climatológicas, de extrema dureza, se tiene establecido, de forma permanente, un programa de conservación extraordinaria de la infraestructura y superestructura de esta línea, que supone un gasto anual aproximado de 440 millones de pesetas. Esta labor de conservación permite mantener el Puerto de Pajares en adecuadas condiciones de servicio.

Con referencia al tema específico de las comunicaciones, cabe hacer las siguientes consideraciones:

— Actualmente existen entre Busdongo y Puente de los Fierros 64 puestos fijos de comunicación telefónica, bien por los teléfonos de CTC en todas las señales avanzadas y de entrada a las estaciones, o mediante conectores de intemperie en otros puntos del trazado. Además, existe la posibilidad de enganche, en cualquier punto de la línea aérea de comunicaciones, del teléfono portátil o de socorro que todas las máquinas poseen de dotación obligatoria.

— Los radioteléfonos, de los que se han realizado múltiples ensayos, se han mostrado incapaces de resolver el problema de comunicaciones en el Puerto de Pajares, debido a las sombras radiofónicas por el terreno accidentado. Su utilidad sería en este caso prácticamente nula.

— La CTNE solamente puede instalar teléfonos en las estaciones del Puerto, al estar éstos protegidos, no en plena vía.

Solicitados en su día a la CTNE la instalación telefónica para estas estaciones, esta Compañía no ofreció mejores garantías de funcionamiento que las que ya posee RENFE con sus propias líneas, pues también debían ser aéreas y, por lo tanto, vulnerables a los agentes atmosféricos. Al circunscribirse a las cuatro estaciones del Puerto, donde ya existen comunicaciones propias de dos tipos (CTC y selectivo), se ha desechado la instalación de la CTNE.

La solución definitiva al tema de las comunicaciones en el Puerto se encuentra en vía de arreglo mediante la instalación en cable subterráneo de las líneas correspondientes. Dentro del Plan de Comunicaciones de la Red, en el que la línea León-Gijón tiene prioridad, desde hace dos años se está trabajando en este tramo, realizando el correspondiente tendido subterráneo de la línea de telecomunicaciones, que se prevé poner en servicio a finales de 1981.

Esta nueva línea de alta fiabilidad permitirá disponer de conectores telefónicos a lo largo de la vía, cada 460 metros en trazado sin túnel; uno en cada boca de los

túneles menores de 100 metros de longitud, y cada 50 metros, en los refugios de los túneles mayores de 100 metros.

Por otro lado, a nivel nacional se implantará el sistema tren-tierra, que permitirá la comunicación del Maquinista en ruta con el Puesto de Mando, cuyo prototipo está en estos momentos en fase de experimentación.

Respecto al resto de cuestiones planteadas en la inducción de esta contestación que inciden en la situación de las instalaciones, la respuesta es la siguiente:

Las estaciones de Pajares, Navidiello y Malvedo del Puerto, así como el resto de las estaciones de la línea León-Gijón, están telemandadas por el CTC de Oviedo y pueden realizar cruces de trenes con gran agilidad y regularidad. Precisamente para mejorar la calidad del Puerto se han puesto en servicio durante 1980 nuevas vías de apartado de hasta 600 metros en las estaciones de Pajares, Navidiello y Malvedo, que permiten el cruce de trenes de gran longitud (punto 6.º).

Las locomotoras diesel serie 333 se utilizan para remolque de trenes, no para despeje de vía como exploradoras, para cuyo cometido se tienen previstas las locomotoras "Alco", más adecuadas. En estas condiciones los enganches de las 333 deben realizarse sin dificultad (punto 7.º).

El personal de conducción de las máquinas "Alco" que se utiliza en caso de nevadas conoce perfectamente el Puerto de Pajares; en caso contrario no podría recorrerlo, ya que el Reglamento lo impide. En estos casos, además de acompañar los trenes con personal experto, Jefes de Maquinistas o agentes de Vía y Obras, para mayor seguridad. No se estima conveniente el acompañamiento de las máquinas exploradoras por un agente de taller, que poco puede hacer en caso de anomalía, sin la ayuda de sus compañeros de brigada y las herramientas adecuadas del Tren-Taller (puntos 8.º y 9.º).

Sí existen y funcionan correctamente los calefactores de agujas, en las estaciones de Pola de Gordón, Santa Lucía Villamanán, Busdongo, Pajares, Navidiello y Linares. Se van a instalar aproximadamente en Mal-

vedo, donde no existen por haber sido recientemente ampliada y renovada esta estación (punto 10).

Ya existen tres túneles artificiales entre Villamanín y Busdongo y cinco desde esta estación a Puente de los Fierros, en los puntos considerados en su día más expuestos a avalanchas de nieve.

Está previsto realizar un túnel artificial en "El Serrón" (punto 11).

6.º La simple observación de las condiciones climatológicas existentes en cada momento por los agentes de la Red situados en el Puerto y su comunicación urgente en caso de que comience una nevada, el Puerto de Mando, según lo establecido, es suficiente para adoptar con la antelación debida las medidas de emergencia ya descritas. En general, los medios oficiales de previsión metereológica no son efectivos para anticipar, con suficiente aproximación, las condiciones que se van a producir en una determinada zona como el Puerto de Pajares.

En cualquier época se tiene establecida una información sistemática diaria, por el personal de conservación, del estado de las instalaciones de la Red. En caso de nevada

esta información es permanente desde los diferentes puntos claves de la línea al Puerto de Mando, que decide sobre la circulación de los trenes.

En los sucesos comentados se aseguró el correcto estado de todas las instalaciones, especialmente la vía despejada de nieve, según se ha explicado con anterioridad, siendo las detenciones independientes de las instalaciones fijas y completamente imprevisibles.

7.º La nueva variante de comunicación ferroviaria astur-leonesa se está estudiando en este momento, comparando varias alternativas de trazado.

Todavía no se ha decidido la más adecuada, dada la complejidad del problema.

Los costos se aproximan a los 30.000 millones de pesetas.

Su realización está condicionada a la aprobación del Plan General Ferroviario."

Lo que comunico a V. E. a los efectos previstos en el artículo 133 del Reglamento provisional del Congreso.

Dios guarde a V. E.

El Ministro de la Presidencia, **Pío Cabanillas Gallas**.

Suscripciones y venta de ejemplares:

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

Cuesta de San Vicente, 33

Teléfono 247-23-00, Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.580 - 1931

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID