

LA CARRETERA ABSORBE EL TRAFICO DEL CARBON

Cierra el ferrocarril Ponferrada-Villablino

En breve desaparecerá la línea de Ponferrada a Villablino de 64 kilómetros —última en que se atendió un servicio de viajeros con locomotoras de vapor-carbón—. Propiedad por concesión de la empresa Minero Siderúrgica de Ponferrada (M.S.P.) dejará paso al transporte del carbón por carretera.

Juan Carlos Casas

Aunque la dirección de la M.S.P. guarda un silencio absoluto a cerca del tema, para los empleados del ferrocarril no cabe duda alguna, "a más tardar esto puede durar hasta mayo", comentaba uno de ellos. Actualmente circulan desde Villablino, procedentes del ramal de Villaseca, de tres mil a cinco mil toneladas diarias de carbón mediante composiciones puras de tolvas arrastradas por las locomotoras diesel-eléctricas de la serie 1.000.

El ambiente entre el personal ferroviario es pesimista cara al futuro "por lógica, ya que es impensable que la M.S.P. se plantee desembolsar esos 1.000 millones de pesetas que dicen serían necesarios para acondicionar el ferrocarril en todos los aspectos". La mayor oposición pública que la empresa está recibiendo internamente proviene "de todos los ayuntamientos de los pueblos que une la línea, que son los mismos que enlaza la carretera, y que no quieren ver a ésta saturada por los camiones que tendrían que transportar unas cuatro mil toneladas diarias de carbón entre Villablino y Ponferrada".

El parque de vaporosas que ha tenido el P.V. ha sido completo y variado destacando, según los maquinistas, "las máquinas alemanas porque para ellas las 200 toneladas que arrastraban en las cuarenta tolvas eran pan comido". Sobre "las americanas", los comentarios gi-

ran en torno a que "eran muy bonitas, pero tiraban de treinta y cinco tolvas por los pelos y nos costaba un esfuerzo enorme mantenerles la presión". Actualmente, sólo dos máquinas se mantienen en activo, la P.V.-14 y la P.V.-19, mientras la P.V.-11 se encuentra en reserva en Villablino.

La pareja de supervivientes ofrece a la vista un mal

estado "porque aquí ya todo se arregla con chapuzas, la empresa no las quiere y por ello no las cuida", nos comentaba un fogonero a pie de su "monstruo". La P.V.-14 (Macosa, 1950) trabaja en el ramal que une la estación de Cubillos del Sil con la cercana central térmica durante dieciséis horas diarias, mientras que la P.V.-19 (Krauss, 1920) ejer-

ce en el lavadero de carbón próximo a Ponferrada durante los tres turnos de cada día.

Por el envejecimiento y costoso mantenimiento del material de tracción vapor, la M.S.P. decidió dieselizar su parque de locomotoras. Así llegaron "los motores", que son un par de máquinas diesel-hidráulicas (n.º 601 y 602) construidas por Krupp en 1960 y que fueron adquiridas de segunda mano en ENDESA en Puentes de García Rodríguez (La Coruña) a finales del 81, y "las nuevas", que constituyen la serie 1.000 (n.º 1.001 a 1.004) siendo locomotoras diesel-eléctricas construidas por Macosa en 1981 y puestas oficialmente en servicio el 2 de enero del 82.

HISTORIA. El ferrocarril de trazado ascendente que une Ponferrada (511 metros de altura sobre el nivel del mar) con Villablino (963 m.) fue inaugurado el 23 de julio de 1919, tras realizarse las obras pertinentes en un tiempo récord, once meses. El verdadero impulsor de la línea fue el entonces, ministro de Fomento Francisco Cambó, quién sabedor de la riqueza carbonífera de los yacimientos cercanos a Villablino, sugirió que la mejor salida de la hulla y la antracita de esas montañas leonesas hasta Ponferrada, era por medio de un ferrocarril.

En la concesión que firmaron el Estado y la Sociedad M.S.P. figuraba que la empresa, además de atender las circulaciones propias de su creación, establecería dos servicios de viajeros diarios entre Ponferrada y Villablino. Con el paso del tiempo el "correo" del Bierzo se hizo famoso al ser el único tren en todo el país cuya tracción era una verdadera y genuina locomotora de vapor-carbón. La M.S.P. difundió que el déficit de explotación del "correo" en 1979 fue de 180 millones de pesetas. El tráfico de viajeros se cerró el 10 de mayo de 1980 con una composición ascendente arrastrada por la locomotora habitualmente titular del tren, la P.V.-31. □

DECISION INMINENTE

El futuro del ferrocarril minero que enlaza las localidades leonesas de Ponferrada y Villablino, se decidirá en los próximos días cuando los directivos de la Sociedad Minero Siderúrgica de Ponferrada apoyen una de las distintas soluciones que los técnicos les han presentado en un plan de viabilidad para la MSP. Con referencia al trazado ferroviario caben dos posibilidades. La pri-

mera es la supresión total, con la construcción de un lavadero de carbón en Villablino y el transporte del mineral hasta la central térmica de Cubillos mediante camiones. La otra posibilidad sería aprovechar dicho lavadero, y sólo cerrar al tráfico el tramo entre Ponferrada y Cubillos del Sil, manteniendo las circulaciones entre Villablino y la central térmica.

J.C.C.



P.V. - 19