

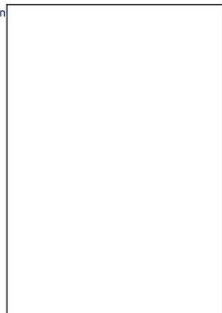
[pulsa para imprimir](#)[Portada](#) > [Provincia](#)

02/01/2011

Sólo dos edificios del tren del oeste han encontrado un uso

Otros 10 inmuebles de la línea a su paso por León se caen tras cerrarse en 1985

02/01/2011 maite almanza | león



La vía del tren, en Palacios de la Valduerna.
ramiro

La línea de ferrocarril de la Vía de la Plata, que unía Plasencia y Astorga, cumplió en el 2010 un triste aniversario: el vigésimo quinto año de su cierre. El tren que durante décadas sirvió para el transporte de mercancías y pasajeros por el oeste peninsular, y al mismo tiempo ayudó a la dinamización de la vida económica y social de las comarcas por las que atravesaba, sigue detenido, mudo, y ya no convoca a su paso a los vecinos de los pueblos que todavía conservan numerosas infraestructuras de este trazado de glorioso pasado.

El Consejo de Ministros del 30 de septiembre de 1984 aprobó suprimir el tráfico de pasajeros y de mercancías, a partir del 1 de enero de 1985, en la línea Plasencia-Astorga. La decisión, tomada por un Gobierno socialista con criterios de rentabilidad económica, cayó como un mazazo

en los pueblos que veían alejarse, con el tren, la esperanza de un futuro mejor.

La puesta en servicio de este ferrocarril supuso la creación, en la provincia, de una docena de inmuebles. La práctica totalidad de ellos han comido la misma suerte con el cierre de la línea: el abandono, según confirmaron fuentes del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), que ostenta la competencia sobre los inmuebles y el propio trazado férreo. Así, Astorga conserva, aunque en mal estado, un muelle cubierto para la descarga de mercancías; Valderrey también, junto a dos casillas y el edificio de viajeros. En Riego de la Vega, Santa María de la Isla, Cebrones del Río y Saludes de Castroponce quedan apeaderos. En Palacios de la Valduerna, una casilla, también en mal estado. En la misma situación se encuentran el edificio de viajeros, el muelle y la casilla de la localidad de Valcabado del Páramo. Sólo La Bañeza destaca en este balance del olvido, dado que su Ayuntamiento alquiló a Adif el edificio de viajeros y el muelle para actividades culturales y sociales, lo que permitió su recuperación.

Lo mismo sucede con la línea férrea. Travesaños podridos, vías oxidadas, y el reinado absoluto de la maleza caracterizan buena parte del trazado, incluso incompleto ya en algunos puntos de la provincia, tras el paso de los años.

El Plan del Oeste, un planteamiento propugnado por el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero para la revitalización del oeste peninsular, contemplaba la recuperación de esta línea de tren. La medida nunca llegó a ser efectiva. Las cámaras de comercio situadas a lo largo del antiguo trayecto férreo le tomaron la palabra al presidente y, resucitando la conferencia de cámaras que hace años jugó un papel fundamental en la creación de la autovía de la Vía de la Plata, reclamaron la reapertura de este trazado. Incluso llegaron a elaborar un estudio que llamaba la atención sobre las potencialidades de este eje en el ámbito del transporte de mercancías, como alternativa al paso de camiones por Irún, y como corredor logístico intraeuropeo en el sudoeste atlántico. Del mismo modo, reclamaron la creación de un corredor entre Gijón y Algeciras siguiendo el trazado del ferrocarril.

Con la crisis llegaron los recortes, y el ministro de Fomento, José Blanco, propuso a las cámaras la posibilidad de una concesión a coste cero y a cuarenta años para explotar el trazado de ferrocarril pero no abogó por su reapertura impulsada desde el Gobierno central. Así las cosas, las entidades camerales plantearon otra alternativa: la inclusión de la recuperación del trazado en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (Peit), como una actuación que perseguiría el desarrollo del noroeste español con un criterio de rentabilidad social, no económica.

Blanco, en su intervención el pasado 14 de septiembre en la Conferencia Sectorial de Transportes, en Madrid, consideró que España tiene como asignatura pendiente el transporte de mercancías por ferrocarril. El ministro también presentó en ese foro un plan estratégico para el impulso de este tipo de transporte. Entre las medidas tendientes a lograr la mejora de las infraestructuras ferroviarias figuraba, en estudio, el corredor Astorga-Plasencia.

En esa misma conferencia, el titular de la cartera de Fomento anunció las directrices y el calendario para la actualización del Peit, que contempla cinco fases entre septiembre del 2010 y diciembre del 2011. El proceso anunciado por Blanco prevé la presentación de propuestas por parte de las comunidades autónomas.

www.diariodeleon.es

