

## **El ferrocarril Ponferrada-Villablino: enlace minero en el noroeste leonés.** *Josefa Vega Crespo. Universidad de Valladolid*

### **1.- ANTECEDENTES.**

Situada en la zona noroeste de la provincia de León, la cuenca minera de Villablino fue una de las últimas de la provincia en ser objeto de explotación a gran escala. Aunque contaba con abundantes reservas de carbón, las dificultades para sacar el combustible a los puntos de destino habían frenado su desarrollo. Como explica la Estadística Minera correspondiente al año 1918, los yacimientos demarcados en la provincia antes de estallar la Primera Guerra Mundial podían agruparse en tres categorías distintas: ricos, pero alejados del ferrocarril, pobres y próximos al ferrocarril y pobres y alejados del ferrocarril (Estadística Minera de España, 1918, p. 310). La cuenca de Villablino era el ejemplo más claro dentro del primer grupo.

En definitiva, como en todas las cuencas leonesas, el principal problema que había retardado el desarrollo de la minería en esta zona era la falta de infraestructuras y medios de transporte. Un problema allí aún más difícil de resolver dadas las dificultades orográficas del terreno (con numerosos accidentes y pendientes muy acusadas) y la lejanía de la cuenca respecto a los principales enlaces ferroviarios del país.

Sacar el carbón de los yacimientos de Laciaña suponía transportarlo en carros hasta Ponferrada, a lo largo de un trayecto de más de 60 kilómetros, la mayor parte situado en cotas muy elevadas (más de 1.000 metros en las proximidades de Villablino) y, por tanto, muy sometido a las inclemencias del tiempo.

Como consecuencia, a la altura de 1891 ninguna de las minas importantes de la provincia se localizaba en esta cuenca y, todavía en 1910 la explotación se limitaba a los carbones de las capas superficiales, para calefacciones domésticas y pequeños talleres de la zona de Ponferrada (Ministerio de Industria, 1960, p. 18).

Así pues, la necesidad de esta infraestructura era incuestionable, toda vez que sin ella resultaba demasiado costoso transportar el carbón hacia los centros de consumo. Pero, a la vez, una obra de tal envergadura exigía un desembolso al que las empresas que entonces operaban en la zona, todas ellas de tamaño muy pequeño, no estaban en disposición de hacer frente (Revilla, 1906, p. 233).

Pese a ello, la idea de construir una línea férrea que facilitara la salida del mineral era algo que se venía barajando desde los primeros años del siglo. Ya al comenzar la centuria el marqués Acillona<sup>1</sup> había intentado promover en Bilbao la creación de una sociedad que desarrollara una línea férrea entre Ponferrada (León) y Pravia (Asturias) para así poder explotar las canteras de pizarra localizadas en su recorrido, las minas de hierro del Coto Wagner (que después compraría MSP), situadas también en las proximidades de Ponferrada y las de carbón de la cuenca del Sil (*Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería*, 1909, p. 438). Uno de los anteriores propietarios de las minas Wagner, D. Julio Lazúrtegui, convencido de la enorme riqueza minera de El Bierzo y Villablino y preocupado por las dificultades para dar salida al mineral, proponía como posible solución la creación de una empresa minero-siderúrgica en Ponferrada y la construcción de una línea férrea desde esta localidad hasta Villablino

---

<sup>1</sup> D. Esteban de Acillona era un empresario vasco que ocupaba cargos importantes en varias empresas de distintos sectores: ferrocarriles (consejero del Ferrocarril de La Robla a Valmaseda y presidente de Ferrocarriles Vascongados); banca (consejero del Banco Central) químicas (Consejero de Unión Resinera Española), etc. La lista completa de los cargos que ostentaba en las distintas sociedades de cuyo Consejo de Administración era miembro, puede verse en Roldán y García Delgado, 1973: 386 Tomo II.

(con posible continuación hacia Asturias) donde se localizaban las minas de carbón y, por tanto, el combustible para hacer funcionar esa hipotética factoría, afirmando que una y otra obra (a las que se añadirían algunos otros ferrocarriles secundarios) ayudarían a cristalizar “una nueva Vizcaya” en el Bierzo, y que los costes de ambas serían ampliamente cubiertos por los ingresos que éstas, después, acabarían generando<sup>2</sup>. En 1906, D. José Revilla (ingeniero jefe del distrito minero de León) vaticinaba también la creación de una empresa de tamaño grande, capaz de unificar todas las concesiones demarcadas en la zona y hacer la inversión necesaria para desarrollar una línea férrea entre Ponferrada y Villablino. Revilla se atrevía también a calcular, por comparación con el ferrocarril de La Robla a Valmaseda, ya construido con anterioridad, el coste que tendría la línea Ponferrada-Villablino, y, estimando de manera aproximada las toneladas de carbón que podrían circular por el mismo, intentaba demostrar que el proyecto sería rentable.

En definitiva, tanto Lazúrtegui como Revilla habían pronosticado la creación de una empresa como la que después construyó el ferrocarril y lo ha explotado hasta hoy: Minero Siderúrgica de Ponferrada. Sin embargo, en aquel momento ninguno de estos proyectos llegó a cuajar, pues se trataba de una inversión muy costosa en un momento en que todavía no había demasiado interés en la explotación de la cuenca dada la facilidad con la que en aquellos años entraban los carbones ingleses en nuestro país.

Fue el estallido de la Primera Guerra Mundial lo que definitivamente despertó el interés de los empresarios, y hasta del propio Gobierno, por los recursos que encerraba el subsuelo de la cuenca de Villablino. Así, a medida que con el desarrollo del conflicto bélico aumentaban los problemas de abastecimiento energético se iba haciendo cada vez más acuciante la necesidad de explotar esa cuenca y construir el ferrocarril que permitiera sacar el carbón de la misma.

De ahí que, cuando en 1918 D. Pedro Ortiz y Muriel quien, junto a otro grupo de empresarios con los que después fundó MSP, había adquirido un año antes la mayor parte de las minas de Villablino, solicitó la concesión de esta línea, el entonces ministro de fomento, D. Francisco Cambó, no dudara en concederla, pues se trataba de un proyecto que permitiría incorporar un importante volumen de producto a un mercado muy desabastecido. Hasta tal punto se consideraba en aquel momento necesaria esta infraestructura que, dando crédito a las palabras del propio ministro, de no haber sido solicitada por un particular, el propio sector público se habría encargado de desarrollarla. Así, se daba “*una feliz coincidencia entre el interés particular y el público*” (*Revista Minera*, 1918, p. 314) que permitiría que el Estado, sin más desembolsos que las posibles subvenciones que se pudieran otorgar al concesionario pudiera conseguir lo que demandaba la conveniencia del país.

Por tanto, sin duda el proyecto de creación de MSP fue decisivo para la constitución de esta línea, al tiempo que la construcción del ferrocarril se convirtió en el principal factor impulsor del nacimiento de la empresa, pues es muy probable que sin esta infraestructura los propietarios del coto hullero de Villablino nunca habrían encontrado rentable su explotación.

## **2.- CONSTRUCCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA LÍNEA.**

Como ha quedado patente, el temor al desabastecimiento total de energía al que se habría llegado en caso de prolongarse la guerra movió al ministro, no ya a conceder,

---

<sup>2</sup> Estos análisis aparecen recogidos en la Memoria sobre las Minas Wagner de mineral de hierro que en 1902 realizó dicho autor y que reproduce REVILLA (1906, pp.246-271).

sino a promover el desarrollo de esta infraestructura que se pensaba animaría la actividad carbonera en la cuenca de Villablino y supondría una notable contribución al abastecimiento energético del país. Como señalaba el propio Cambó al justificar ante el Senado la concesión, *“por falta de adecuados medios de rápido transporte se malogran en la cuenca leonesa importantes yacimientos hulleros, mientras públicamente se requiere al Gobierno para que asegure el abastecimiento de carbón a las industrias nacionales”* (Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería, 1918, p. 314).

Con este convencimiento, y al objeto de agilizar lo más posible el proceso de construcción del ferrocarril, Cambó promovió una reunión con los que después serían los socios fundadores de MSP para comunicarles su compromiso de sacar adelante el proyecto y agilizar lo más posible todos los trámites administrativos y burocráticos, a cambio que el concesionario aceptara como condiciones las de que la línea fuera de uso general y se construyera en un plazo máximo de catorce meses con penalización por cada mes de retraso (o subvención si la obra se ejecutaba en un plazo más breve). De todo ello queda evidencia en el texto que el ministro presentó al Senado, el cual reza como sigue, *“el mismo afán de celeridad explica el premio que se ofrece al concesionario en el artículo 51 por cada mes que se adelante la construcción de las obras y el castigo pecuniario que se impone por cada mes de retraso... Cada día que se gane para llegar a la explotación de la línea es un día de menor dificultad que se suprime para lo futuro”* (Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería, tomo LXIX, 1918, p. 315).

Queda claro pues que, una vez conocida la riqueza de la cuenca, el interés del ministro era contar cuanto antes con el combustible que encerraba su subsuelo.

Para abaratar al máximo los costes en materiales, terrenos, etc., la propuesta que hacía Cambó era la de un ferrocarril de ancho de vía de un metro (es decir, vía estrecha). Por otra parte y, en contrapartida por la simplificación de los trámites para la expropiación y la ocupación de terrenos de dominio público, se exigía que la línea fuera de utilidad pública, lo que implicaba que había de servir al tráfico no sólo de carbones de Villablino (fin principal para el que había sido prevista) sino también de las mercancías y viajeros de la zona, además de los presos y penados (éstos de forma gratuita) y las tropas del Ejército.

Por su parte, en los artículos 4 y 5 se proponía el plazo de 14 meses para la construcción y la posible subvención o sanción por cada mes de adelanto o atraso respecto a dicho plazo, la cual quedaba cifrada en 300.000 pesetas (10.000 pesetas por día).

El día 23 de julio se aprobó finalmente la Ley por la que se autorizaba al Gobierno a otorgar a D. Pedro Ortiz y Muriel la concesión del ferrocarril entre Ponferrada y Villablino, concesión que se hacía por un periodo de 80 años. La Ley se publicó en la Gaceta correspondiente al 25 de julio y un día después comenzaron las obras cuyo presupuesto inicial era de 12.450.000 pesetas, incluida la construcción, los gastos en la adquisición de terrenos y diverso material móvil (Díez González, 1985, pp..).

Tres meses después D. Pedro Ortiz y Muriel cedió la concesión a Minero Siderúrgica de Ponferrada, transferencia que quedó recogida en la Escritura de Constitución de esta última otorgada el día 31 de octubre de 1918 y fue aprobada por el Gobierno mediante Real Orden de 16 de octubre de 1919, quedando desde entonces esta última empresa subrogada en todos los derechos y obligaciones de D. Pedro Ortiz y Muriel relacionados con el ferrocarril de referencia.

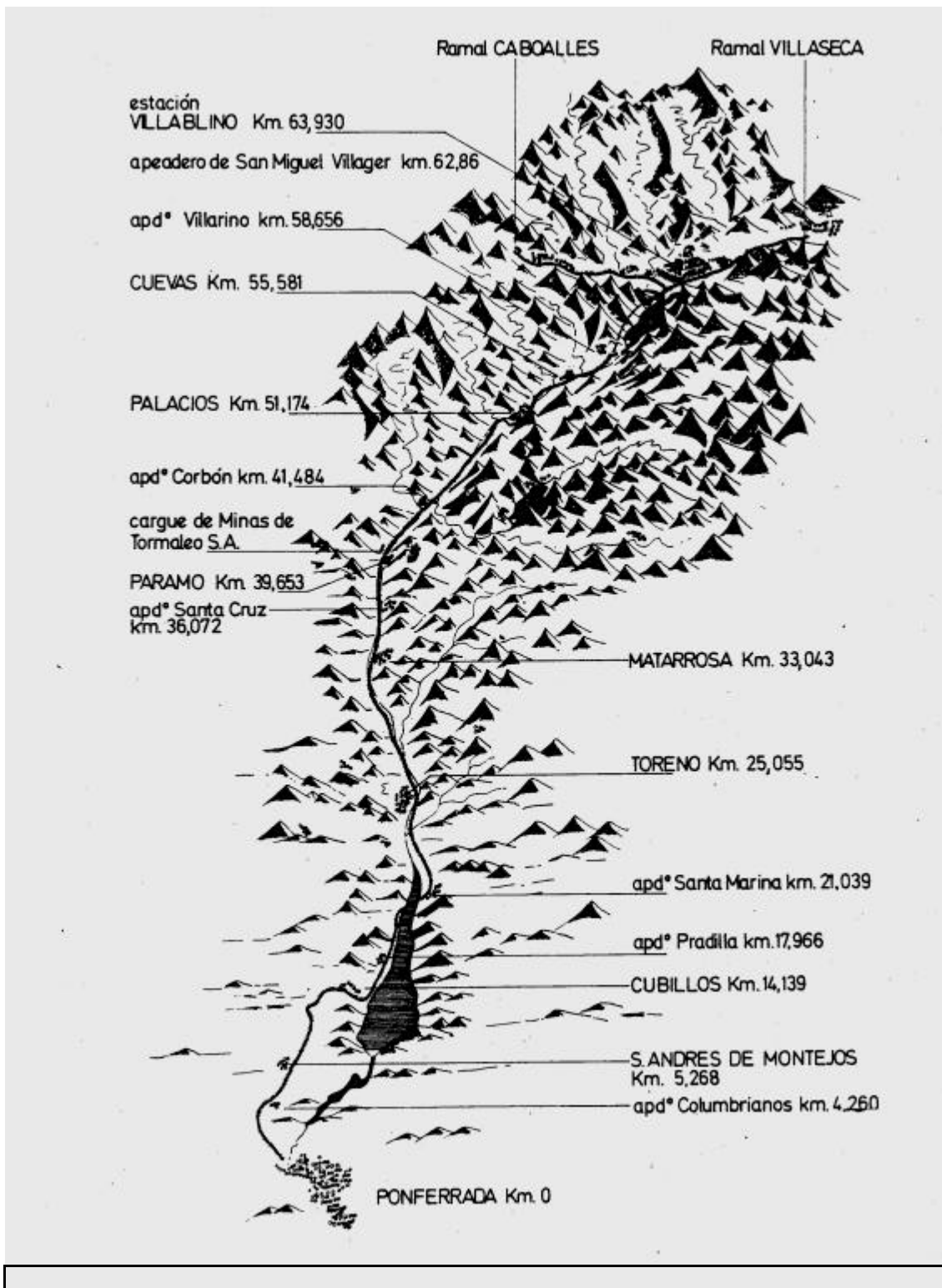
En la construcción llegaron a estar empleados casi 5.000 obreros<sup>3</sup>, pues las dificultades orográficas del terreno obligaron a excavar varios metros de túnel y construir diversos puentes así como multitud de muros de contención lo que, teniendo en cuenta el plazo record en el que se ejecutó la obra, sólo pudo conseguirse con una nómina muy amplia. La longitud inicial era de 61,2 kilómetros, aunque luego la línea se amplió a San Miguel-Villager, lo que sumó casi 3 kilómetros más. En tan corto trayecto, y como consecuencia de la exigencia de que fuera de dominio público, había más de 15 paradas entre estaciones y apeaderos (Mapa 1), lo que puede dar una idea de la lentitud con la que los trenes completaban todo el trayecto. La estación de Ponferrada se situó muy próxima a la que en la misma localidad tenía la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, para así facilitar el trasbordo del carbón entre el ferrocarril Ponferrada-Villablino y el de Palencia a La Coruña.

La línea quedó terminada el día 15 de julio de 1919, con un adelanto de más de dos meses sobre el plazo de catorce previsto inicialmente, lo que dio derecho al concesionario (en aquel momento ya MSP) a percibir la subvención correspondiente. La apertura al tráfico se hizo efectiva el 23 de julio de ese mismo mes, si bien oficialmente no se aprobó hasta el 20 de agosto.

***Mapa 1.- Trazado inicial del ferrocarril Ponferrada-Villablino.***

---

<sup>3</sup> No obstante, en los últimos meses del año la nómina quedó reducida a poco más de 1.000 obreros debido a la epidemia de gripe que se vivió en la zona.



Fuente: Díez González 1945.

De las 10 primeras locomotoras que circularon por la línea, todas ellas incluidas en el presupuesto del proyecto de construcción, la n° 1 llevó el nombre de D. Francisco Cambó, como reconocimiento a sus esfuerzos por promover la construcción de este ferrocarril; las 6 siguientes el de los socios fundadores de MSP, conde de los Gaitanes, marqués de Aldama, Ortiz Muriel, Villabaso, Landaluce y Arana Lupardo, y,

finalmente, las otras tres nombraban las dos estaciones más importantes de la línea, Ponferrada y Villablino y el Coto Wagner.

A lo largo de su existencia el trazado del ferrocarril ha sufrido varias modificaciones, entre las que cabe destacar las que se realizaron como consecuencia de la construcción de los embalses de “Bárcena”, “Las Ondinas” y “Las Rozas”. Asimismo, con el paso del tiempo y, sobre todo, a raíz de la supresión de los trenes de viajeros, muchas de las estaciones y apeaderos existentes durante los primeros años se han ido suprimiendo, de manera que en la actualidad sólo están operativas las de Villablino y Cubillos del Sil, en los extremos de la línea y las intermedias de Palacios del Sil, Páramo del Sil y Lillo<sup>4</sup>.

### **3.- EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO.**

La historia del ferrocarril a partir del momento en que quedó abierto al tráfico reproduce la de la actividad minera en la zona que vuelca sus carbones sobre el mismo y, de manera más estrecha, la trayectoria de la producción carbonera de MSP, principal empresa minera de la cuenca y concesionaria de la línea. Así, después de unos años iniciales de tímido avance, el transporte de mercancías por el ferrocarril Ponferrada-Villablino comenzó a cobrar impulso a partir del año 1925 a la par que aumentaba la producción de la principal empresa a la que servía y empezaba a vascular sobre el ferrocarril el carbón de las nuevas concesiones antraciteras que, animadas por la demanda de las calefacciones domésticas y, en general, por unas favorables condiciones en los mercados, se pusieron en explotación a lo largo de estos años en toda la cuenca del Sil.

Sin embargo, el ferrocarril, tuvo su momento de máximo auge durante el periodo autárquico en que, en el marco de una fuerte protección estatal, la minería del carbón vivió una auténtica etapa dorada, multiplicándose el número de yacimientos en explotación por toda la cuenca del Sil y creciendo también a un ritmo muy rápido la producción de las empresas ya instaladas con anterioridad<sup>5</sup>. No obstante, a ese avance también contribuyó la entrada en funcionamiento en el año 1950 de la central térmica de Compostilla, propiedad de ENDESA, en las proximidades de Ponferrada<sup>6</sup>.

Como resultado de todo ello el transporte de mercancías por el ferrocarril llegó a su nivel máximo precisamente al finalizar esta etapa y, más en concreto, en el año 1958 (Gráfico 1), durante el cual se transportaron casi dos millones y medio de toneladas de carbón, una cifra que ya no volvió a alcanzarse después. En esos años el transporte de mercancías ajenas llegó a superar el millón de toneladas<sup>7</sup> y podría haber sido aún mayor de no ser por la insuficiente capacidad de carga del ferrocarril relacionada con la escasez de material móvil (vagones y locomotoras)<sup>8</sup> que hacía que, en muchos casos, después de cargar el carbón de MSP no quedaran vagones disponibles para transportar la producción de otras empresas de la zona.

---

<sup>4</sup> MSP, *Rozadora*, enero-febrero-marzo de 2000.

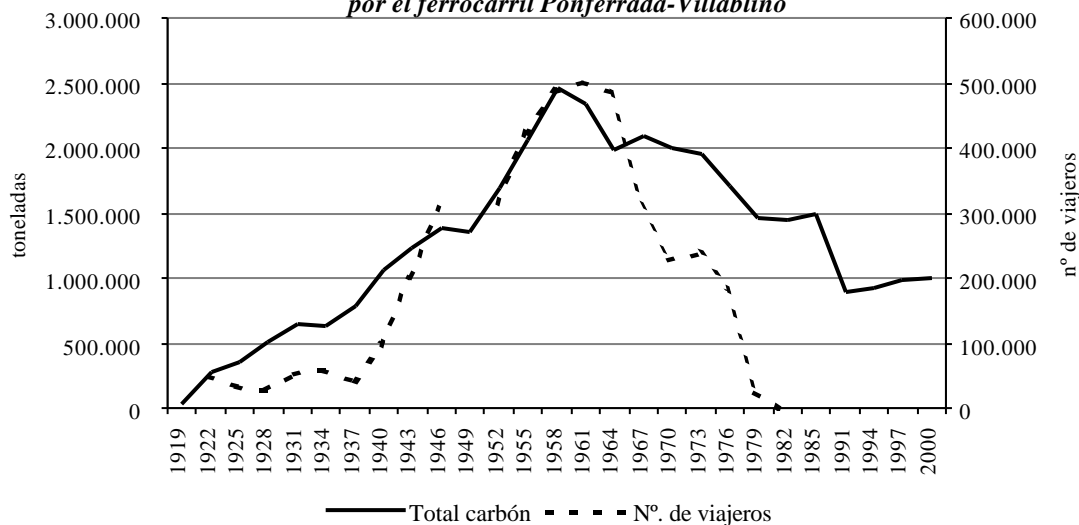
<sup>5</sup> Sirva como ejemplo el caso de MSP que, en 1958 extrajo tres veces más carbón que en 1935 (Calculado con datos de Vega Crespo, 1993, pp. 330 y 331).

<sup>6</sup> Para acercar hasta allí los carbones MSP construyó un nuevo ramal ferroviario, que unía las instalaciones de la central térmica con la línea principal del ferrocarril.

<sup>7</sup> Tomado de Vega Crespo, 2003, p. 339.

<sup>8</sup> Hay que tener en cuenta que las dificultades para hacerse con maquinaria, materiales, etc. eran uno de los principales problemas a los que se enfrentaba el país en la etapa autárquica.

**Gráfico 1.- Tráfico de mercancías y viajeros por el ferrocarril Ponferrada-Villablino**



Fuente : Vega Crespo, 2003, pp. 338-339 y Ministerio de Fomento, *Anuario Estadístico* .

Pero, al igual que ocurriera con la actividad extractiva de la empresa concesionaria, desde mediados de la década de 1960 el tráfico de mercancías por el ferrocarril fue poco a poco perdiendo fuerza hasta estabilizarse en los últimos años en torno al millón de toneladas. Bien es cierto, que no es el descenso de la producción de MSP la única razón explicativa de ese menor dinamismo, sino que, al margen de otros factores que esporádicamente pudieron haber ralentizado el tráfico, como las huelgas, o el menor ritmo de actividad de la central térmica de Compostilla en los inviernos húmedos, gran parte de la responsabilidad de esa decadencia hay que achacarla a la cada vez mayor competencia del transporte por carretera, un problema que afectó especialmente al volumen de carbón ajeno transportado por el ferrocarril. A ello hay que añadir que en la última década hubo un cambio de localización del lavadero de carbones de MSP que desde 1993 pasó a estar ubicado en Villablino, con lo que, a partir de entonces, el ferrocarril sólo evacua el carbón limpio y no la producción bruta, como sucedía cuando el lavadero se situaba en el otro extremo de la línea.

En definitiva, aunque con bastantes fluctuaciones, la evolución del tráfico de mercancías por el ferrocarril ha sido desde 1960 hasta ahora netamente descendente (Gráfico 1), como también lo ha sido, a pesar de las esporádicas recuperaciones, la producción carbonera en el valle del Sil.

En cuanto al tráfico de viajeros, a semejanza de lo ocurrido con el de mercancías, mantuvo una línea claramente ascendente hasta los años sesenta, intensificándose especialmente durante las décadas de 1940 y 1950, a medida que aumentaba la plantilla de MSP y con ello la población de la zona. Baste señalar que frente a una nómina de aproximadamente 1.300 trabajadores en 1935, sólo un cuarto de siglo después MSP empleaba ya a casi 4.000 obreros.

Arrastrada por la actividad de la empresa hubo durante estos años una auténtica explosión demográfica en la zona, lo que obviamente intensificó de manera muy notable el trasiego de pasajeros entre los diversos pueblos del Valle del Sil. En efecto, la población del municipio de Villablino se triplicó entre 1920 y 1960, y otro tanto sucedió con la de Ponferrada, localidades situadas en los dos extremos de la línea. En 1920 el

censo del municipio de Villablino apenas se aproximaba a los 5.000 habitantes y el de Ponferrada a los 10.000. En 1960 entre los dos concentraban más de 50.000 habitantes, y eso sin contar la población localizada en los núcleos intermedios del trayecto de la línea<sup>9</sup>.

Pero, igual que ocurriera con el transporte de mercancías, el tráfico de viajeros cambió totalmente de tendencia a partir de 1960, iniciando una trayectoria descendente que en 1970 lo dejó reducido a la mitad de los viajeros transportados justo una década antes.

Para explicar ese declive hay que apelar de nuevo al importante auge que en este periodo experimentó el transporte por carretera en todo el país y la lentitud de un ferrocarril que, a pesar de las pequeñas mejoras introducidas, seguía y siguió aún durante algunos años funcionando a vapor, y se veía obligado a realizar un excesivo número de paradas.

En definitiva, tanto si se observa la evolución de tráfico de mercancías como, sobre todo, el de viajeros, se comprueba como desde el final de la etapa autárquica la actividad del ferrocarril se desarrolló ya con muchas dificultades, las cuales desembocaron finalmente en la desaparición del tráfico de viajeros y un drástico descenso del de mercancías, que en los últimos décadas ha quedado prácticamente limitado al transporte de los carbones de la empresa concesionaria.

#### **4.- EL FERROCARRIL EN EL COMPLEJO PRODUCTIVO DE MSP.**

Como ya se ha explicado anteriormente, el ferrocarril Ponferrada-Villablino jugó un papel decisivo en la creación de MSP, puesto que, dadas las enormes dificultades orográficas del terreno, sin esta infraestructura los propietarios del Coto habrían tenido muchos problemas para sacar el carbón a los puntos de destino. Pero también fue de gran importancia en el posterior desarrollo evolutivo de la Compañía, pues facilitó y abarató la salida de sus carbones evitando que, como otras empresas del sector, tuviera que frenar su producción en aquellos momentos en que, como ocurrió al concluir la guerra civil, escaseaban los medios de transporte.

De hecho, todo parece indicar que la idea de los fundadores de MSP era lograr, a través del ferrocarril, las fábricas de aglomerados y las centrales eléctricas que construyeron en Ponferrada y Villablino un proceso de integración vertical de sus diversas actividades. El papel del ferrocarril en este proceso era doble: por un lado, había de servir para garantizar la salida del combustible y abaratar su transporte y, por otro, actuar como mercado para los carbones de la empresa. Y, todo ello a la vez que el transporte de viajeros y mercancías ajenas proporcionaba una fuente adicional de ingresos a la Compañía.

Por lo demás, y pese a que el ferrocarril nunca fue para la MSP un negocio demasiado rentable, sí es cierto que hasta 1960 contribuyó positivamente a los resultados de la empresa, llegando incluso en algunos de los primeros ejercicios a contrarrestar las pérdidas de sus otras secciones (Gráfico 2). Pero, la crisis vivida por el tráfico de viajeros y la pérdida de dinamismo del de mercancías hicieron que ya a partir del año 1970 el ferrocarril empezara a tener pérdidas. Un deterioro de los resultados que se entiende aún mejor después de constatar que para desarrollar un volumen de tráfico tan reducido la línea seguía empleando en 1970 a nada menos que 553 trabajadores, una cifra que, aún se superó en 1971 y 1972<sup>10</sup>.

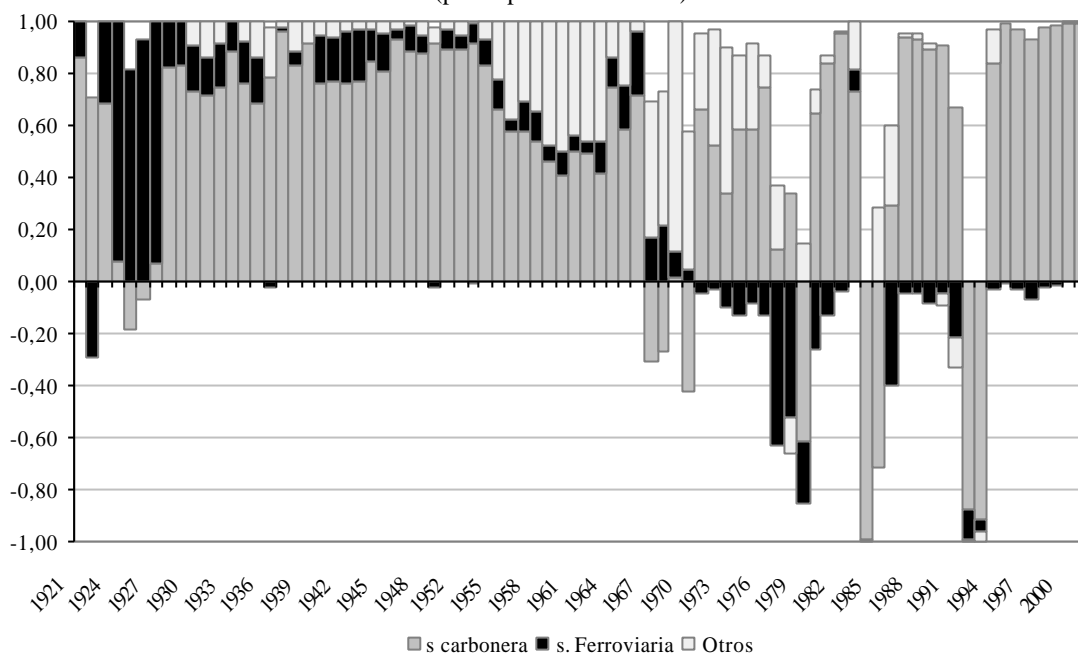
---

<sup>9</sup> Datos de INE, *Censo de Población de España*.

<sup>10</sup> Véase, Vega Crespo (2003, p. 341).



**Gráfico 2.- Aportación de la sección ferroviaria al resultado de explotación de MSP**  
(participación en el total)



Fuente : Vega Crespo, 2003, pp. 377 y ss.

Durante los ejercicios siguientes las pérdidas se fueron haciendo cada vez más abultadas, hasta que a principios de la década de 1980 finalmente MSP solicitó un plan de reestructuración para el ferrocarril, plan que, entre otras cosas, contemplaba un ajuste en la plantilla de casi 200 trabajadores, la sustitución de las locomotoras a vapor que aún permanecían activas por locomotoras diesel y la supresión del tren de viajeros, al que la dirección de la empresa apuntaba como principal responsable de las pérdidas, debido a la lentitud de la línea y el avance del número de autobuses y vehículos particulares. Enseguida el Plan fue aprobado por la Administración y, como consecuencia, la línea de viajeros suprimida en el mes de mayo de 1980. Esto, junto con las ayudas públicas concedidas para sacar adelante el plan y las mejoras introducidas en la línea permitieron una ligera recuperación de los resultados que, sin embargo, fue sólo momentánea, puesto que muy pronto éstos volvieron a deteriorarse. Hasta tal punto ha sido intenso este declive que en la última década del siglo incluso se llegó a plantear la desaparición de la línea o su reconversión a usos turísticos. Sólo las inversiones realizadas en los últimos años para renovar, por un lado, la vía y, por otro, el material móvil mediante la incorporación de nuevas locomotoras y vagones con mayor capacidad de carga, han logrado revitalizar la línea y, a la vez, eliminar las pérdidas.

## **5.- SITUACIÓN ACTUAL.**

En la actualidad el ferrocarril Ponferrada-Villablino, cuya concesión sigue teniendo MSP, después de que en 1999 le fuera renovada por un periodo de 50 años<sup>11</sup>, transporta en torno al millón de toneladas de carbón al año y da empleo a medio centenar de obreros. Por lo que respecta a su futuro, en tanto en cuanto la empresa concesionaria se

<sup>11</sup> En ese momento era ya la Junta de Castilla y León la que tenía la competencia y, por tanto, la que hizo la concesión.

mantenga en actividad es difícil pensar en el cierre de una línea cuya desaparición provocaría un colapso total en el tráfico por la carretera entre Villablino y Ponferrada, pues, según las estimaciones de la propia MSP<sup>12</sup>, sin este medio de transporte por la referida carretera circularía un vehículo pesado por minuto.

Así pues, después de casi 85 años de explotación, la vida del ferrocarril Ponferrada-Villablino sigue estando vinculada a la de la actividad minera en la zona por la que discurre, pues no en vano sigue siendo la principal vía de salida de los carbones de la cuenca del Sil. Por tanto, teniendo en cuenta que el futuro del carbón está ligado al de las ayudas públicas, del mantenimiento de éstas durante al menos otros quince años más dependerá, en gran medida, el que esta línea celebre o no su centenario.

### **BIBLIOGRAFÍA:**

- Diez González, F. A. (1946): *Memoria del Antiguo y Patriarcal Concejo de Laciana*, Premio Calvo Sotelo 1945, Instituto de Estudios de Administración Local.
- Estadística Minera de España (1918).
- INE: Censo de Población de España.
- Ministerio de Industria (1960): *Monografía sobre la minería del carbón*, Madrid.
- MSP (2000): *Rozadora*, enero-febrero-marzo.
- Revilla, J. (1906): *La riqueza minera de la provincia de León. Su descripción industrial y estudio de las soluciones para explotarla*, Madrid, Imprenta Alemana.
- Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería (1909).
- Roldán, S. y García Delgado, J. L. -con la colaboración de J. Muñoz- (1973): *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*, Madrid, Fundación FIES de las Cajas de Ahorros.
- Vega Crespo, J. (2003): *Minero Siderúrgica de Ponferrada 1918-2010. Historia y futuro de la minería leonesa*, LID Editorial Empresarial, Madrid.

---

<sup>12</sup> MSP, *Rozadora*, enero-febrero-marzo de 2000.