

# UN MUSEO PARA LA ROBLA

## EL CENTRO DE INTERPRETACIÓN PRETENDE DAR A CONOCER EL FERROCARRIL A LOS VISITANTES

TEXTO Y  
FOTOS: A.  
QUEIMADELOS

**E**

L pasado día 11 de febrero se inauguró en Mataporquera el Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Robla, un proyecto único en el país que quiere ir más lejos y en un futuro con-

vertirse en el Museo del Ferrocarril de Cantabria. El Museo de La Robla comienza en sus primeros paneles con la explicación de la situación de la España del siglo XIX y con el desarrollo de la industria metalúrgica de Vizcaya que da origen inicialmente al ferrocarril de La Robla. En los paneles aparecen las centrales de Altos Hornos.

Otros textos e imágenes tratan sobre cómo se fundó el ferrocarril de la Robla, que surgió de las necesidades siderúrgicas existentes en Bilbao y a los problemas de suministro de carbón por parte de Inglaterra, teniendo que buscar el suministro adecuado y compensatorio del otro en la Península.

El carbón se encontraba en el norte de Palencia y León creando el ferrocarril para transportar el carbón de las minas a las industrias siderúrgicas principalmente vizcaínas.

El ferrocarril se empezó a construir en 1890 y se terminó en 1894. Un panel describe el primer consejo de Administración de la Robla y las empresas fuertes que participaron en el capital fundacional del ferrocarril. Mariano Zuaznavar promovió en sus inicios el ferrocarril y fue su primer presidente.

Otro apartado del museo recoge la vida y alma del hullero, de las gentes que trabajaban en el ferrocarril. Se describen sus sensaciones y se recogen los diferentes movimientos que había: "jefe de estación, factor, guarda agujas?, agente de recorrido, capataces".

Después se pasa a describir cómo estaba formada La Robla. Movimiento, tráfico de estaciones, guardaagujas, trenes...

Estaban los trabajadores de las vías y de sus obras, englobando a encargados, capataces, obreros, guardavías, y además material de tracciones con los jefes de taller, los sectores de equipo y material de reparación y personal de máquinas como maquinistas, fogoneros, encendedores, lampisteros.....

Aparecen fotografías antiguas



con algunos trabajadores de Mataporquera... Se ve un banderín, una gorra de guardaagujas o de mozo de tren, la corneta de salida y varios sellos con motivos de ferrocarril.

Mataporquera estaba en la mitad del trayecto de León a Bilbao, porque inicialmente la línea de ferrocarril era de Balmaseda a La Robla, después se hicieron los ramales de Matallana a León y de Balmaseda a Luchana. Mataporquera estaba prácticamente en el centro del ferrocarril, y la importancia de esta estación se demuestra en que llegaron a trabajar del orden de 270 a 300 trabajadores entre guardaagujas, jefes y mozos de tren y de estaciones, encendedores, lampisteros.

En los años 50 y 60 esta localidad era un nudo ferroviario muy importante porque también había casi 40 trabajadores de Renfe.

En otro expositor se recoge lo que era el mantenimiento y el cuidado del tren. Dentro del tren te encuentras con el maquinista, el fogonero, el encendedor. En Mataporquera había un depósito para guardar las máquinas, una que llegaba llena y otra vacía, la de dirección León se iba con el tren vacío y la otra a Bilbao.

En una vitrina hay antiguos documentos que reflejan cómo era

### PRINCIPALES OBJETIVOS

Los objetivos de la Asociación Amigos del Ferrocarril de Mataporquera desde su fundación fueron "primero buscar una sede para la asociación, local social que estará dentro del centro de interpretación". Posteriormente dada la trascendencia que tuvo La Robla se decidió acometer el museo del ferrocarril. Decir que "sus objetivos no concluyen aquí, porque esta es una primera fase inicial, pero por feve tenemos decididos más terrenos y más locales y donde pesamos poco a poco crear el futuro museo del ferrocarril de Cantabria", explica la presidenta de la asociación Violeta Postigo. Con el tiempo piensan recuperar material ferroviario. El día de la inauguración estuvieron invitadas otras asociaciones "con las que tenemos trato como la de Bilbao, que pusieron un tren especial, también acudieron asociaciones de Santander, Valladolid, Aranda y Miranda de Duero". También estuvieron representantes de la Fundación de Ferrocarriles Españoles de Madrid y de la Federación Española de asociaciones Amigos del Ferrocarril, del Archivo Histórico de la Fundación del BBVA. Alcaldes y concejales de los ayuntamientos de Campoo y entidades y comercios.

la vida de los ferroviarios y cómo tenían que ejercer su trabajo y los cobros; en los que se aprecian las nóminas, reglamentos, señales de circulación, algunas circulares de la Dirección del Ferrocarril, recibos de pagos, seguros colectivos y reglamentos de seguros y pensiones. Hay algunos documentos de escrituras del ferrocarril.

Están las estaciones principales de La Robla, con sus categorías (Balmaseda, Bilbao y algunas fotos que corresponden al trayecto de Montescarlos).

Se describe el trazado de La Robla con todos sus ascensos y descensos de nivel (desde los 149 metros de Balmaseda a los 1.128 en Castrejón de la Peña), y se recogen todas las estaciones y sus puntos kilométricos.

Se describe la arquitectura de la Robla y los puentes de su recorrido, los túneles y fotos de estaciones, de las casas cuarteles y tomas de agua, depósitos de almacenamiento, plazas de cambio de sentido.

Se describen los ritmos del tren: se reflejan los gráficos de los trenes de León a Bilbao. Hay unas hojas de rutas sobre los itinerarios de los trenes, explotación e itinerarios y aquí se recogen con unos audiovisua-

les, en los que ex ferroviarios describen sus vivencias.

No puede faltar información sobre la Olla ferroviaria, que es uno de los principales motivos que pusieron en marcha la Asociación Amigos del Ferrocarril de Mataporquera.

Se trata del plato que comían los agentes que iban en el tren. En el recorrido del tren se iban elaborando las ollas, que inicialmente la hacían los maquinistas aprovechando el vapor de la máquina y más tarde la preparaban los guarda-frenos en el furgón de cola del tren, y de ellas comía todo el personal.

Se describen las zonas mineras del recorrido de La Robla, donde se ven las zonas de carga, las bocaminas, las estaciones ferroviarias.

El 95 por ciento de la actividad del tren estaba vinculada al carbón, de ahí que se le denominase *El hullero*. Para viajeros sólo había dos trenes uno ascendente de Bilbao a León y otro descendente en dirección opuesta.

Otros eran denominados los mixtos que circulaban por la mañana y que en la cola llevaban un coche de viajeros, como por ejemplo el de Mataporquera a Guardo y que tenían una doble dirección al día.

Se ven los destinos de los mercancías hacia dónde se dirigían. Se describen las estaciones principales del recorrido (Arija, Guardo, Cistierna y La Robla).

La exposición hace un recorrido por las distintas máquinas que se utilizaron como las de tracción doble: "estaban las máquinas ochenta, que se podían considerar de una tracción doble porque tenían ocho cilindros". Las dobles se daban entre Matallana y el Alto de Candanedo, con ramplas de hasta un veinte por cien y en zonas como Los Carabeos, Santibáñez de la Peña, en Pedrosa y en la Espina donde se alcanzaba el punto más alto del ferrocarril.

Va finalizando el recorrido por el Museo de La Robla con paneles informativos sobre cómo la Guerra Civil afectó al trayecto de La Robla, las últimas crisis que llevaron a la desaparición del tren que dejó de circular unos años.

La nieve o el estraperlo y las mercancías que se transbordaban y trenes como mixtos y correos y la inmigración, son otros de los temas escogidos en este centro interpretativo.