

## HISTORIA DEL TREN

El ferrocarril se empezó a construir en 1890 y se terminó en 1894. La construcción del trazado se prolongó durante cuatro años. Para alcanzar los plazos fijados la ejecución se dividió en cuatro tramos, decisión que deja traslucir desde el primer momento algunas de las características más notables de la línea. Las cuatro secciones en que se acometió la construcción del hullero fueron: primer sección (La Robla, la Espina) en León. Con 87 kilómetros y los suministros llegaban por la Robla a través de la línea de Asturias; segunda sección entre La Espina y el punto entre Montesclaros y Las Rozas, de 99 kilómetros.

El tramo gravitaba en torno a Mataporquera, lugar donde llegaban los suministros vía ferrocarril desde la línea de Santander

en los siguientes términos: "verificose tan interesante acto en el barranco de Las Codas, difícil paso de Los Carabeos, entre Mataporquera y Las Rozas, en la provincia de Santander. A las cinco de la tarde llegaron al sitio designado dos trenes llenos de banderas nacionales procedentes de la sección segunda del río Carrión al río Esla, y de La Robla a río Carrión".

Posteriormente el ramal de Balmaseda a Luchana se inauguró el 15 de diciembre de 1902 y el ramal de Matallana a León el 31 de mayo de 1922.

El recorrido inicial de La Robla contó con una treintena de estaciones aunque a partir de 1901 se fueron añadiendo nuevos apeaderos y estaciones del recorrido. La vinculación de los trenes con las cabeceras de población.

Esta circunstancia estratégica hizo que en sus inmediaciones se instalaran sendas plantas industriales (Cementos Alfa que continúa la explotación dejada por la empresa Cristalera a principios del siglo XX y Ferronor destinada a la transformación y manipulación de materiales férricos).

La Robla a lo largo de su historia ha sufrido diversas modificaciones y reformas de entre las que destacan:

1917. Aumento de capacidad de vías y construcción de un muelle especial para la recepción y trasbordo de carbones con el norte.

1918. Construcción de dormitorios y habitaciones para el personal.

1920. Construcción del nuevo depósito de locomotoras y de dependencias para los departamentos de tracción, vías y obras.

1922. Reforma del depósito de coches y ampliación del depósito de locomotoras.

Prolongación del andén principal. Reformas de las vías de transbordo.

1924. Se instala una cuba para el servicio combinado.

1929. Nuevo depósito de agua.

1939. Reparaciones de los graves desperfectos producidos por la Guerra Civil.

1942. Alzado de un piso en el edificio de viajeros, con nuevos pabellones.

1943. Conclusión de la fonda.

1954. Nuevo comedor refugio para el personal de transbordo.

1958. Mejoras en la playa de vías de transbordo.

1962. Restauración de la fachada.

La Robla nunca dejó de prestar servicio, ni siquiera en los años 80 cuando se hicieron más evidentes las serias deficiencias estructurales de la línea. Tras más de veinte años de múltiples vicisitudes y dura incertidumbre, en 2003 se reabre el trazado íntegro del hullero para el tráfico regular de viajeros.

## EL RITMO DE UN PECULIAR HULLERO

La que fue la línea de vía estrecha más larga de Europa occidental vuelve para seguir ofreciendo en el siglo XXI una oportunidad única de seguir viviendo el viaje y los paisajes al ritmo sosegado de antaño.

Sin embargo la orientación norte-sur de los valles y las cuencas Pisuerga, Esla y Torío entre otras que se abren en la vertiente sur de la cordillera Cantábrica condicionó un sistema de conexiones territoriales muy fragmentario y que incidirá decisivamente en el desarrollo de la comarca de Campoo, así como el norte de León, Palencia y en menor medida Burgos. La construcción del trazado ferroviario entre las cuencas carboníferas del norte de Castilla y León y las zonas siderúrgicas Vizcaínas facilitará una vertebración más compacta de este territorio, reordenando su conexión en el sentido transversal este-oeste que aún persiste.

Al igual que después lo haría el transporte de carretera con el propio tren, el desarrollo del ferrocarril en general y del hullero en particular, señaló el final de toda una época marcada por el ir y venir de arrieros y carreteros. La diligencia Lambarri o el Matacu son sólo algunos de los nombres que desaparecerán

an paulatinamente entre los vapores y los silbidos del ferrocarril.

La explotación de las reservas carboníferas de las tierras de León, Palencia y Cantabria con anterioridad a la construcción del hullero habían tenido poco peso en el desarrollo del territorio. Sólo ante la pujanza de la siderurgia vizcaína y con la necesidad de materias primas de sus industrias, la actividad minera incidirá significativamente en la economía de las zonas vinculadas a un trazado ferroviario igualmente determinante.

caracteraciones y el bajo precio de las importaciones carboníferas procedentes del Reino Unido. Cuando a finales de 1880 el cambio en el ciclo económico encarece el mineral británico, los empresarios inician una estrategia de diversificación de las fuentes del abastecimiento del carbón.

En esta necesidad se encuentra el origen del proyecto de construcción del ferrocarril que uniría las cuencas carboníferas castellano-leonesas con las zonas industriales de Bilbao y sus inmediaciones.

El primer consejo de Administración del ferrocarril de La Robla estuvo compuesto por catorce personas a la que hubo que sumar el director general de la compañía Mariano de Zuaznavar, que procedían mayoritariamente de la alta burguesía industrial y financiera vizcaína.

El auge de la siderurgia vizcaína le sitúa en la proximidad de las vetas de hierro de las en-



Tercera sección Montesclaros Las Rozas-

Bercedo, de 61 kilómetros y cuarta sección de Bercedo a Balmaseda de 37 kilómetros. Los suministros procedían de Balmaseda por Cadagua.

En dicho proyecto solo tres estaciones eran catalogadas de primera categoría: La Robla, Mataporquera y Balmaseda. No obstante el tiempo iría poniendo a cada estación en su lugar, otorgando importancia a otras de menor consideración como Cistierna, Guardo y Arija, íntimamente relacionadas con el transporte de minerales. Espinosa de los monteros y Arija las más importantes del trayecto burgalés de la línea o Dosante Ciudad, vinculada al proyecto ferroviario Santander-Mediterráneo.

En Mataporquera, centro de la línea donde La Robla se cruzaba con el trazado de ferrocarril del norte que unía Madrid con Santander, con lo que trasbordaba carbones y viajeros.

La inauguración fue el 11 de agosto de 1894. La prensa del momento recogía la inaugura-