

Centro de Interpretación del Ferrocarril de La Robla



El recorrido por el Centro de Interpretación de La Robla permite, a través de diversos medios y soportes, un acercamiento a la historia, más que del ferrocarril, que también, de las gentes que han hecho de él un tren centenario.

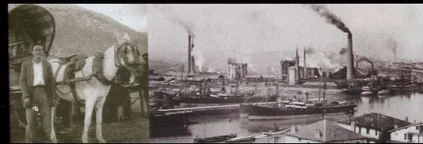
La propuesta de interpretación del hullero se divide en cinco bloques de contenido:

Otra mirada hacia La Robla



Un espacio de bienvenida en el que se ofrece una particular aproximación mediante imágenes a los escenarios del ferrocarril.

Claves para un ferrocarril



Se introduce al visitante en el contexto económico y territorial que permitió la construcción del ferrocarril.

Una comunidad ferroviaria



Ámbito en el que las gentes y los escenarios donde desarrollaron su vida vinculada al ferrocarril constituyen los contenidos, mezclándose documentos originales de la gestión de la compañía con testimonios gráficos del día a día del tren y las estaciones a lo largo de su historia.

Las potencias del hullero



Permiten aproximar al visitante de la mano de sus protagonistas a la experiencia de un ferrocarril conocido por la dificultad de su trazado, las nieves, la diversidad de su material rodante, sus ritmos particulares, la cercanía al territorio que atraviesa, la olla o el estraperlo.

Epílogo



Una invitación a renunciar a la nostalgia de un ferrocarril vivo que espera al viajero para compartir la experiencia de un trazado centenario.



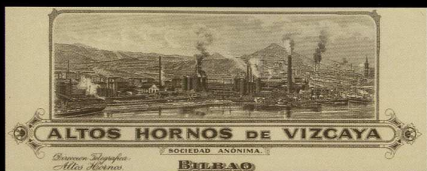
Centro de Interpretación del Ferrocarril de La Robla

c/ Constitución s/n.
39410 Mataporquera
Cantabria



Breve historia del ferrocarril de La Robla

En 1894 quedaba oficialmente inaugurado el Ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda, 284 kilómetros de línea ferroviaria diseñados por D. Mariano Zuaznavar, que, atravesando Vizcaya, Burgos, Cantabria, Palencia y León, la convertirían en el tendido de vía estrecha más largo de toda Europa Occidental.



Calificado por algunos autores como un tren de corte colonial, su planificación, construcción y puesta en funcionamiento hay que entenderlas en una estrategia de más largo alcance. La Robla nace, financiado por capitales vinculados a la industria pesada y la banca vasca, para transportar la hulla y la antracita que comenzará a explotarse sistemáticamente en las montañas leonesas y palentinas a partir del último cuarto del siglo XIX, con el objetivo de alimentar la potente siderurgia vizcaína.



Aunque el trazado original ya cumplía los objetivos iniciales propuestos, el tendido definitivo se realizó en tres fases. En la primera se construyó el tramo de La Robla, punto de enlace con los ferrocarriles del Norte y con las cuencas mineras a



que éstos daban servicio, a Valmaseda, localidad vizcaína donde se unía mediante una concesión con el ferrocarril Santander-Bilbao, que posibilitaba la llegada de los convoyes y el mineral hasta su destino, la cuenca del Nervión los carbones castellanos y leoneses. En una segunda etapa se prolongó hasta la localidad de Luchana, con lo que la vía alcanzó los 312 kilómetros de longitud. Finalmente, ya en 1923, se completó el trazado con un ramal que unía Matallana con León.

Si bien el carbón y su transporte constituyeron la causa de su construcción, lo cierto es que La Robla permitió la puesta en explotación de otras industrias a lo largo de su recorrido, siendo las más destacadas las relacionadas con la extracción de arenas y



áridos—actividad que aún se mantiene en la localidad burgalesa de Arijia—para, entre otros productos, la elaboración de vidrios.



Minerales, productos agrícolas, materias transformadas convivieron con el uso de la línea por parte de los habitantes de las comarcas que atravesaba el ferrocarril. El paso de los años propició que los castellanos hiciesen de La Robla la vía para buscar nuevos horizontes en las ciudades del norte. Los vizcaínos, por su parte, vieron en el hullero un medio idóneo para un turismo estacional con destino en las Merindades burgalesas.

La dependencia del ferrocarril con respecto a la explotación de las minas provocó lo inevitable. La crisis de éstas ocasionó una progresiva pérdida en la rentabilidad de la vía férrea, no mitigada por la puesta en marcha



de diferentes planes de mejora. En 1972, el Estado, a través de FEVE, se hace responsable de su gestión, abriéndose paso un largo periodo de dos décadas de prolongada agonía en el que se suprimió la circulación de viajeros. Desde mediados de la década de los noventa, se pusieron en marcha diversas iniciativas de recuperación del ferrocarril que permitieron que se reanudara con garantías la circulación de carbones—en esta ocasión, procedentes de los puertos del Cantábrico con destino a las centrales térmicas palentinas y leonesas— y que, desde 2003, volviese a recorrer su trazado el Transcantábrico, última fase de la restitución completa del tráfico de viajeros en la totalidad del recorrido de La Robla.