

El grupo minerúrgico de Hulleras de Sabero y Anexas, en Vegamediana, sobre uno de los numerosos ramales industriales sufragáneos de la línea.

UNO DE LOS MAS LARGOS DE EUROPA (340 km.) LA ROBLA-LEON-BILBAO, UN FERROCARRIL CARBONERO PARA LOS ALTOS HORNOS

PANORAMICA GENERAL

En la zona Norte de nuestro país, entre las ciudades de León y Bilbao se extiende el F. C. de vía estrecha (un metro) más largo de España y uno de los más largos de Europa (340 km.), desarrollándose la línea principalmente por la ladera Sur de la cordillera Cantábrica, en medio de un paisaje de extraordinaria belleza, que hace que sus típicas composiciones se integren perfectamente en este apropiado marco. Esta línea es una de las transversales que en España existen, frente al trazado radial que predominó en la construcción de nuestros ferrocarriles. Fue construida fundamentalmente para el transporte de hulla de la cuenca minera leonesa a la industria siderúrgica vizcaína, establecida en la ría de Bilbao, y al propio puerto para su exportación en cantidades masivas.

Hagamos un poco de historia. La primera concesión fue otorgada en 1891 para la ejecución de una línea entre el pueblo leonés de La Robla y el de Valma-

● *Iniciado en 1891, tres años más tarde prestaba servicio entre la provincia leonesa y Valmaseda (Vizcaya)*

● *Su antigua compañía administradora traspasó la línea a FEVE en 1972.*

seda, en Vizcaya. Esto ya da idea de la magnitud de la obra. Pensada, en principio, en vía normal, en seguida se desechó esta solución, construyéndose en vía métrica. Las obras se ejecutaron con gran rapidez, y ya en 1894 pudieron los trenes recorrer los 284 km. que separan ambos pueblos.

Hasta 1907, la compañía se denominó

Vista general de la estación de La Robla. A la izquierda, las instalaciones de RENFE; a la derecha, F. C. de FEVE. Al fondo, el nuevo lavadero de carbones, situado junto a la vía.



Compañía del Ferrocarril Hullero de La Robla a Valmaseda, pasando ese año a denominarse Compañía de los FFCC de La Robla, nombre con el que permanecería hasta el 4 de marzo de 1972, en que fue traspasada a FEVE.

En 1901 se le otorgó a esta compañía la concesión entre Valmaseda (donde enlazaba con el ferrocarril del Cadagua) y Luchana, estableciéndose la comunicación directa con la ría de Bilbao y los Altos Hornos.

Desde 1911, la compañía utiliza la estación de Concordia, en Bilbao, propiedad de la Compañía del F. C. de Santander a Bilbao, hoy también explotada por FEVE para los servicios de pasajeros.

Finalmente, la compañía se hace con el ramal de 29 km. entre Matallana y León, ya explotado por otra compañía, realizándose la unión definitiva entre nuestras dos ciudades norteñas.

La importancia que esta línea adquirió pronto, debido a las explotaciones mineras que se iban abriendo en su zona de influencia, hizo que sus tráficos fueran durante muchos años en aumento, siendo la situación actual algo diferente debido a la crisis de la minería.

A título de curiosidad, diremos que en 1948 la línea poseía 1.547 empleados, o que en 1954 poseía 63 locomotoras de vapor, aunque no todas encendidas, y unos 50 coches y furgones. Por varios conceptos fue esta compañía record dentro de la vía estrecha nacional.

La línea es de difícil trazado, por desarrollarse toda ella en zona montañosa, llegando a alcanzar en vía principal curvas de 120 metros de radio. Posee 16 túneles de cierta importancia, así como rampas de hasta 20 milésimas. Está dotada de carril de 45 kg/m.

ANTIGUAS LOCOMOTORAS DE VAPOR

Fue precisamente la dureza de toda esta línea la que condicionó fuertemente



Tren "expreso" encabezado por una locomotora General Electric de 1.050 CV., en Matallana.

la adquisición de su parque, que fue variadísimo, ya que tuvo máquinas de las más curiosas y diversas procedencias, muchas de ellas "bautizadas" con nombre propio, detalle no muy frecuente en nuestros ferrocarriles.

Mencionando únicamente las series principales, tenemos que las locomotoras que inauguraron la línea fueron de rodaje 0-3-I T, construidas por la sociedad franco-belga La Croyère, en los años 1891 y 92, en número de dieciocho. Son de destacar también las trece locomotoras I-4-0 de la casa Baldwin, de las más características de la línea, y conocidas vulgarmente como "las americanas".

Para tratar de reducir las dobles tracciones, se decidió adquirir locomotoras tipo Garrat, siendo encargadas las dos primeras a la firma alemana Hanomag, que las entregó en 1929. Posteriormente, en 1931, se sumarían a éstas otras dos del mismo tipo, pero construidas ya en España por la Babcock and Wilcox, en Bilbao. Eran todas de disposición 1-3-1 + 1-3-1, y dieron buen resultado.

En esta compañía fueron corrientes las adquisiciones de locomotoras a otras líneas. De esta forma, se compraron tres Skoda (Checoslovaquia) a la compañía minera de Lina, en Portugal, únicas locomotoras de dicha firma que han trabajado en España. Eran conocidas por los ferroviarios de la línea como "las Noventa", ya que pertenecían a esta serie.

De la misma manera que éstas, se compraron en Suiza, a la red de los Ferrocarriles Réticos (importante red privada de aquel país), un total de siete preciosas locomotoras de rodaje I-4-0, construidas entre 1904 y 1907 por la Swiss Loco Co. A título anecdótico, es de añadir que los Ferrocarriles Réticos conservan perfectamente dos máquinas idénticas, de este tipo, utilizadas para trenes turísticos.

Otra curiosa adquisición fueron las cinco Pacific (2-3-I), de los ferrocarriles tunecinos ("las tunecinas"), para arrastrar el correo entre León y Bilbao. Pero las de mayor interés (porque pueden verse aún en pleno funcionamiento, aunque no en este ferrocarril) son las tres locomotoras I-3-0 T Krauss Munich, compradas a los Ferrocarriles Vascongados en 1958, y que en 1961 fueron vendidas al ferrocarril de Ponferrada a Villablino.

EL EXPRESO DE MAYOR KILOMETRAJE EN VIA ESTRECHA

Dentro de los servicios de pasajeros que la línea ofrece, se encuentra el de los trenes expresos, que diariamente enlazan sus capitales extremas. Un viaje en este interesante expreso servirá bastante bien para conocer la línea.

La estación término de León se encuentra en una zona céntrica y bien co-





Otra G. E. arrastrando al expreso León-Bilbao, estacionado en San Feliz de Torlo, cerca de la capital leonesa.



Automotor Billard, del servicio de cercanías de León, en Matallana.



De nuevo el expreso León-Bilbao, entrando en Cistierna con la locomotora Creusot número 1153.

municada de esta capital. Su edificio principal es de típica arquitectura de ferrocarril norteño y presiden su fachada principal los escudos de León y Vizcaya, provincias extremas de la línea.

La línea abandona la ciudad por el valle del río Torío, al que cruza en Matallana, no sin antes enlazar con el ramal proveniente del pueblo de La Robla, reducido hoy a un ramal industrial y de enlace con RENFE. Desde Matallana, la vía se dirige ya siempre hacia el Este, teniendo que salvar su duro trazado los numerosos valles de afluentes y subafluentes de la margen derecha del Duero; este es el perfil habitual por tierras de León y Palencia.

A hora y media de Matallana, se encuentra el pueblo de Cistierna, segundo centro en importancia de la línea, ya que, además de encontrarse allí el depósito de material de la zona Oeste del ferrocarril y ser punto final de los servicios de cercanías de León, es el enlace con el ramal minero de Hulleras de Sabero (*), un precioso ferrocarril del que hablaremos en otra ocasión. Es, por este motivo, importante estación generadora de trenes puros de mineral, cuyos destinos habituales son Guardo (central térmica), La Robla y Mataporquera (RENFE), y el puerto de Bilbao.

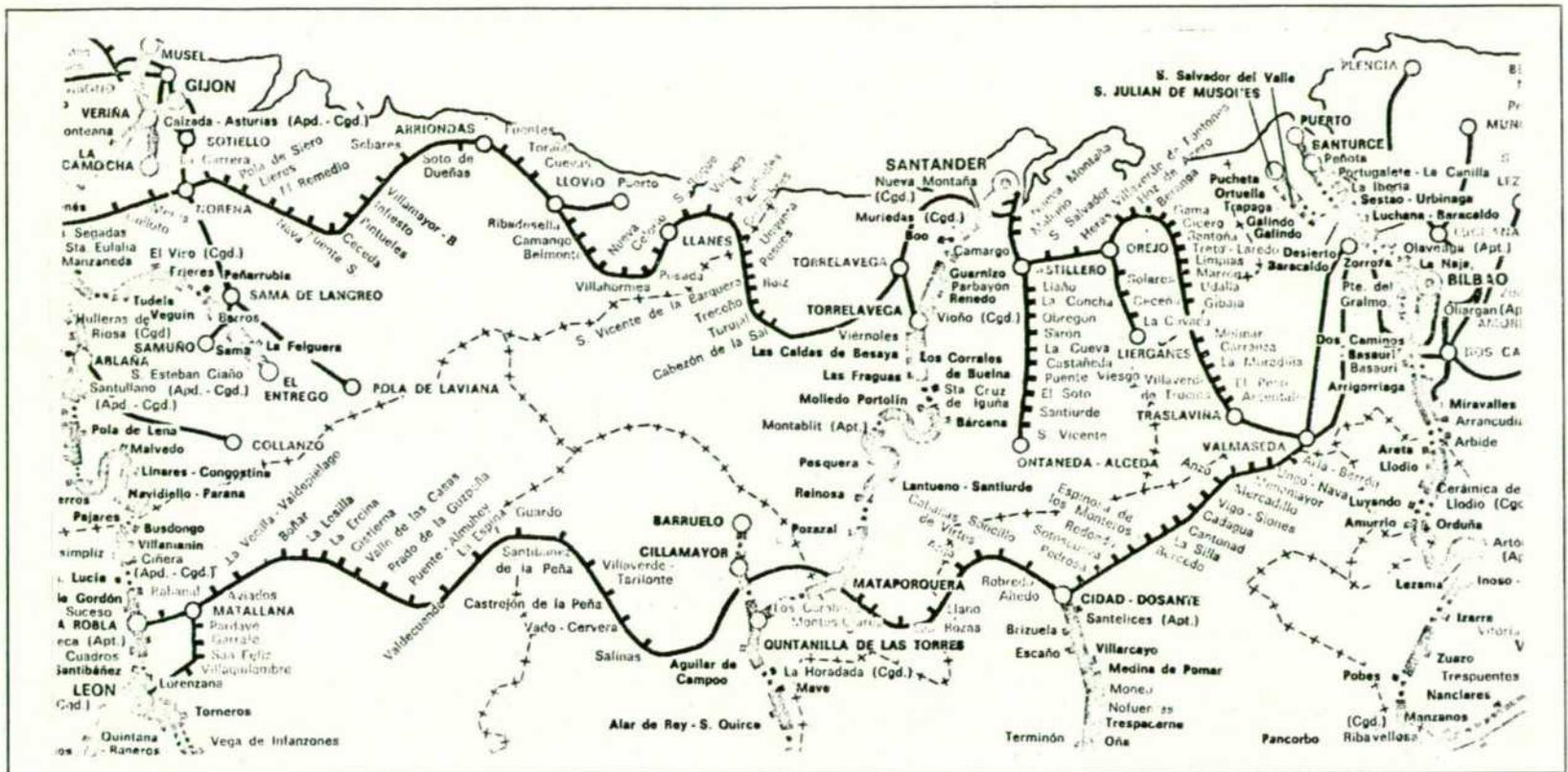
Desde Cistierna, la vía comienza una preciosa ascensión, para nuevamente descender al valle del Cea. Otra nueva zona de rampas nos eleva al punto más alto del trazado, el Cristo de Guardo, a 1.192 m. sobre el nivel del mar: la estación de Castrejón, ya en tierras palentinas, es la estación más alta de toda la línea.

Pronto alcanzamos Cillamayor, lugar por donde pasaba el ramal industrial particular más largo de toda la línea, el F. C. de Cillamayor a San Cebrián de Mudá, propiedad de Cementos Alfa. Instantes después, cortamos la vía de RENFE, de Quintanilla a Barruelo.

Se alcanza la estación de Mataporquera —empalme hacia las 13,50—, punto de cruzamiento de los dos trenes-correo diarios, que hacen una parada de media hora, la cual es aprovechada por el pasaje para almorzar o para realizar el transbordo a la estación de RENFE (línea de Palencia a Santander). Esta zona es la última de las cuatro cuencas hulleras a las que sirve el ferrocarril de La Robla.

A título de recuerdo minero-ferroviario, mencionaremos aquí algunos de los pequeños ferrocarriles mineros, ya desaparecidos al cerrar las explotaciones mineras, como el de La Erci-

(*) Sobre este particular, ver alguna información en VIA LIBRE, diciembre de 1976.



La línea férrea "subcantábrica" que une a la provincia leonesa con Vizcaya es una de las más largas del continente.

● Aunque preste servicios de viajeros, se estableció como vía de salida de los combustibles palentino-leoneses hacia la siderurgia vasca.

● Sus primeras locomotoras Diesel se introdujeron en 1956.

na, el de Valdecastro, el de Minas de Heras, etc. Casi todos, precisos trenecillos de 60 ó 65 cm. que, desde las bocaminas, planos inclinados o lavaderos, se dirigen hacia la vía principal.

Pero volvamos a nuestro tren, que corre ahora paralelo durante un buen tramo al pantano del Ebro. Ya en tierras burgalesas, encontramos Arijá con importante cargadero de arenas, enviadas al puerto de Bilbao en modernos trenes puros. Pasamos Ciudad-Dosante, punto final del inconcluso F. C. Santander-Mediterráneo.

Con algún retraso sobre el horario previsto, alcanzamos el bonito pueblo de Espinosa de los Monteros, situado ya en la zona de influencia directa de Bilbao, por lo que hasta aquí llegan los servicios de cercanías, cubiertos por automotores ligeros de FEVE (Man y Billard).

Pronto la línea comienza el descenso final, siguiendo el valle del río Mena. Precisamente aquí se encuentra Valmaseda, pueblo de gran tradición ferroviaria, por hallarse en él los talleres principales de la línea.

En esta estación dejamos realmente la vía del F. C. de La Robla, pasando a circular por vía del F. C. de Santander a Bilbao, ya que FEVE, en el año 1975, con muy buen criterio, cerró el tramo de nuestro ferrocarril entre Valmaseda e Irauregui, evitando así la duplicidad de trazados existentes y canalizando todo el tráfico por la vía de Santander, acondicionada para los nuevos servicios.

Desde Irauregui parte un ramal de 6 kilómetros hacia Luchana, en plena ría bilbaína, que es el verdadero último tramo del F. C. de La Robla, reducido en la actualidad a un ramal industrial por el que circulan los trenes de carbón y arena hacia el puerto, fin de su largo viaje desde las zonas de su extracción.

MATERIAL MOTOR Y MOVIL ACTUAL

Las primeras locomotoras Diesel se adjudicaron a este ferrocarril en 1956, al objeto de ir sustituyendo progresivamente las máquinas de vapor, que resultaban anticuadas y antieconómicas. Así

llegaron al mismo cinco locomotoras Diesel eléctricas Creusot, de 675 CV., dotadas de cabina de conducción en ambos testeros, disposición poco frecuente en locomotoras de vía estrecha. Asimismo se consiguieron otras tres locomotoras Diesel eléctricas a la casa francesa Alsthom, con una potencia de 750 caballos y destinadas por FEVE actualmente a la línea de Santander a Bilbao.

Para el mantenimiento de este nuevo material se estableció en 1960 una moderna instalación de conservación de motores Diesel en los talleres de Valmaseda.

En 1964 se adquieren diez potentes locomotoras, también Diesel eléctricas, construidas por General Electric, de 1.050 CV., posiblemente las mejores máquinas de vía estrecha de aquel momento en España. Con la introducción de esta serie (1500) quedó eliminada oficialmente la tracción vapor en el ferrocarril de La Robla. También dispone de tractores de maniobras y automotores ligeros para el servicio de cercanías.

Finalmente, y refiriéndonos aún al correo en el que viajamos, diremos que durante la punta veraniega de transporte de pasajeros va compuesto por 12 ó 14 coches, y encabezado por las locomotoras General Electric. Mientras que el resto del año, con menos coches, la tracción la realizan las menos potentes Creusot, siendo dignos de mención los formidables coches tipo americano ex F. C. Madrid-Aragón. ■ ARTURO SANCHEZ OJANGUREN (texto y fotos).