

FERROCARRIL Y TERRITORIO: EL CENTENARIO DEL FERROCARRIL DE LA ROBLA

El 11 de agosto de 1894 se inauguró oficialmente, tras una rápida ejecución de las obras (iniciadas en 1891), el ferrocarril de vía estrecha de La Robla a Balmaseda, quedando definitivamente abierto a todo tipo de tráficos el 24 de septiembre del mismo año. Se cumple por tanto un siglo, y en cierta medida se cierra un ciclo, de uno de los ferrocarriles más emblemáticos de España cuando impera la incertidumbre sobre su sentido actual y sus posibilidades futuras.

Conocido también como ferrocarril León-Bilbao, ferrocarril de La Robla o, simplemente, “el hullero”, algunos rasgos comparativos contribuyen a avalar su carácter sobresaliente. Así, con sus 284 kilómetros, ampliados a 340 tras la prolongación desde Balmaseda hasta Bilbao y desde Cistierna hasta León, ocupó desde un principio el primer lugar del país, por su extensión, en la lista de los ferrocarriles de vía métrica y el quinto entre el conjunto de las líneas (tras Norte, MZA, Andaluces y M.C.P.). Tras la creación de RENFE en 1941 y hasta su propia nacionalización en 1972 fue la línea privada más larga de España; ha sido uno de los ferrocarriles carboneros más largos de Europa y, desde luego, el primero entre los nacionales, atravesando territorios correspondientes a cinco provincias: León, Palencia, Santander, Burgos y Vizcaya.

Varios aspectos relativos a este ferrocarril merecen ser objeto de atención. En primer lugar su perspectiva económica, como negocio en sí mismo, y también, estrechamente ligada a ello, la especialización carbonera. Pero también ha de considerarse al ferrocarril como factor inductor de otras actividades económicas además de las mineras y, especialmente desde el punto de vista geográfico, como un importante elemento de articulación territorial. Aspectos, todos, que más allá de su interesante particularidad guardan relación estrecha con lo acontecido al conjunto de la red ferroviaria y que permiten, por ello, generalizar diversas reflexiones sobre la historia de los ferrocarriles españoles y su vinculación territorial.

I. EL FERROCARRIL DE LA ROBLA COMO NEGOCIO

Hasta bien avanzado nuestro siglo, y desde su revolucionaria aparición, los ferrocarriles de vapor

monopolizaron prácticamente el tráfico terrestre establecido entre los núcleos urbanos e industriales en dinámico desarrollo, ante la paulatina decadencia de los antiguos sistemas con “tracción de sangre” y antes de que se generalizase la segunda revolución de los transportes. En esas condiciones el control de los ferrocarriles se convertía en pieza vital de la estrategia expansiva del capital industrial y financiero, pero también en una garantía de obtención de beneficios derivados de la explotación misma de las líneas. El capital extranjero acudió masivamente, ante las expectativas creadas en el contexto ferroviario español de la segunda mitad del siglo XIX, cuando se tendió la parte vertebral de la red, al tiempo que también se afianzaba en otros sectores de alta rentabilidad como la minería metálica y el crédito (MUÑOZ, ROLDAN y SERRANO, 1976).

Al finalizar el siglo casi toda la red estaba en manos de capital francés, pero comenzaba entonces un proceso de paulatina sustitución por el capital vasco que, expandiéndose a partir de la minería del hierro y de la siderometalurgia radicada en las proximidades de la ría de Bilbao, extendería su radio de acción hacia el sur y el oeste de España (GONZALEZ PORTILLA, 1985). Este proceso, en el que otros capitales nacionales (catalán, madrileño) participaron también, estuvo favorecido por la nueva política proteccionista y culminó en las fechas de la Guerra Europea, cuando el capital extranjero se retiró definitivamente de la economía española hasta la reaparición de los años sesenta.

El ferrocarril de La Robla se concibió y funcionó en este contexto, siendo uno de los primeros de España pertenecientes al capital español y concretamente vasco, que lo utilizó como un tentáculo de penetración hacia el interior y como un mecanismo de control y succión de las materias primas combustibles necesarias para el desarrollo de la industria vizcaína. La sociedad que lo construyó y explotó, denominada inicialmente “Compañía del F.C. Hullero de La Robla a Valmaseda”, estaba integrada por destacados industriales vascos y la suscripción de acciones se hizo en el mismo Banco de Bilbao.

Aunque los intereses estratégicos subyacían claramente en el proyecto, la obtención de la máxima rentabilidad en la explotación, el reparto de altos dividendos y la rápida amortización de las obligaciones constituían el objetivo inmediato del ferrocarril y a ello se encaminaron los pasos dados

en la ejecución de las obras y en el sistema de financiación.

En este sentido debe interpretarse la propia elección del ancho de vía, pues la de un metro suponía un ahorro de costes de un 60% respecto al ancho normal (ahorro desglosable en expropiación de terrenos, carriles, traviesas, explanación y obras de fábrica). Un trazado ideado para reducir al máximo el coste del tendido; la limitación de túneles, puentes, viaductos y otras obras al mínimo imprescindible, en detrimento de la calidad, especialmente desde el punto de vista de los viajeros, y una eficaz política de captación de subvenciones, de obtención de terrenos y materiales a precios muy bajos, así como la rapidez de ejecución, permitieron contener los gastos totales de construcción por debajo de 20 millones de pesetas (FERNANDEZ LOPEZ, 1987).

Partiendo de esta barata ejecución y al socaire de un progresivo incremento de la demanda de carbón nacional, a lo que se sumó el creciente trasiego de mercancías generales y viajeros, el ferrocarril de La Robla se convirtió pronto en un próspero negocio. Tras los problemas, previsibles, de los primeros años de funcionamiento, derivados de la lenta puesta en explotación de los yacimientos hulleros de León y Palencia, de la aún pujante competencia del carbón inglés en el puerto de Bilbao y de la necesidad de atender a las cargas financieras contraídas con los obligacionistas, en 1897, sólo tres años después de la inauguración, se obtuvieron ya algunos beneficios netos, que no cesarían de aumentar año tras año, hasta alcanzar en las primeras décadas de este siglo unos coeficientes de explotación (relación entre gastos e ingresos) cercanos al 50% y aún inferiores.

La Guerra Europea, que ocasionó trastornos graves a otras compañías, a causa del encarecimiento y las dificultades de aprovisionamiento de carbón, supuso en cambio para “el hullero”, por su estrecha vinculación con las minas, una inmejorable oportunidad económica y sus acciones (denominadas “roblas” en los ambientes financieros) alcanzaron cotizaciones envidiadas por el resto del sector (FERNANDEZ LOPEZ, 1987). En adelante, el negocio ya no alcanzaría aquellas cotas pero, con el paréntesis de la Guerra Civil y otros vaivenes coyunturales, los coeficientes de explotación siguieron arrojando saldos positivos, aunque decrecientes en general, durante otras cuatro décadas, mucho tiempo después de que las principales líneas del país hubiesen tenido que ser “rescatadas” por el Estado debido a su angustiada situación financiera.

Desde 1968 la compañía del ferrocarril arrojó sistemáticamente déficits en la explotación. La tendencia negativa había comenzado años atrás y se concretaba en un incremento constante de los gastos y en un descenso de los ingresos, tanto de viajeros como de mercancías. Entre las causas inmediatas destacan, como en otros ferrocarriles, el aumento continuado de los gastos de personal, el deterioro

de la infraestructura fija y móvil, apenas renovada en tres cuartos de siglo de uso, la creciente competencia del transporte por carretera o las repercusiones de la crisis del carbón iniciada a finales de los años cincuenta.

En lo fundamental, sin embargo, el fondo del problema era el mismo que Francisco Cambó había advertido, tras ser nombrado Ministro de Fomento en 1918, para la generalidad de los ferrocarriles españoles: el error de “mirar más bien a los ferrocarriles como un negocio privado y no como un servicio público, y suponer que una vez construida la línea quedaba cerrado el capítulo de gastos de su primer establecimiento” (WAIS, 1987). Esta circunstancia se agravó considerablemente cuando los transportes por carretera (en los cuales los costes de establecimiento y mantenimiento de la infraestructura viaria corresponden fundamentalmente al Estado) se generalizaron en el país acaparando todo tipo de tráfico debido, entre otras razones, a la ventaja comparativa de los costes y, por ello mismo, de la rentabilidad.

En torno a este problema de la contabilidad de los costes de infraestructura en unos y otros medios de transporte, para comparar los rendimientos reales, y respecto a los costes sociales y ambientales se establece hoy el debate sobre el futuro de un ferrocarril que hubo de pasar a FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha) en 1972 y cuyas pérdidas han seguido aumentando hasta la actualidad, alcanzándose en 1990 un déficit de explotación de 387 millones de pesetas y un índice de cobertura por ingresos del 47% (ROBLES, 1992).

Paradójicamente, tras la nacionalización también la Administración ha venido gestionando el ferrocarril como si de un negocio se tratase, como había ocurrido en el pasado, y al considerar la rentabilidad y los costes como elementos directrices de la planificación, ésta se ha centrado en la restricción o el abandono de los servicios y tramos que, separadamente analizados, arrojaban más pérdidas, para mantener y mejorar exclusivamente los de carácter “competitivo” o “viable” —según la terminología de los Planes de Futuro redactados en los últimos años— (FEVE, 1990 y CONSULTRANS, 1992).

El resultado ha sido la potenciación de los servicios de cercanías en el “hinterland” de León (León-Matallana) y Bilbao (Bilbao-Balmaseda), una notable restricción del tráfico de mercancías y, fundamentalmente, la supresión de los viajes de largo recorrido entre León y Bilbao, decretada por orden del Ministerio de Transportes en Diciembre de 1991. El ferrocarril quedaba así segmentado y prácticamente abandonado en su tramo central (Palencia-Santander-Burgos).

Estas actuaciones han sido recibidas con una tenaz oposición social, auspiciada por los ayuntamientos afectados, por los sindicatos y por asociaciones cívicas como la “Coordinadora para la defensa del Ferrocarril”, que sustentan su contraargu-

mentación en los costes económicos, sociales y ambientales que supone el cierre definitivo de los tramos y servicios citados. En efecto, mientras el coste del cierre, sumando los gastos de indemnización por despidos, las inversiones en carreteras y los costes financieros de la deuda, parece que rebasarían los cuatro mil millones de pesetas, los sindicatos sostienen que su mantenimiento podría asegurarse con inversiones inferiores o similares, aproximándose a coeficientes de cobertura del 90% (ROBLES, 1992). Esgrimen además la "Directiva para el desarrollo de los ferrocarriles Comunitarios" adoptada por el Consejo Europeo en 1991, en la que se insta a los países miembros a asegurar la financiación de las infraestructuras ferroviarias y a modificar el sistema de cómputo y comparación de los costes (FETCOMAR, 1992).

Por el momento la contestación ha dado frutos no despreciables, habiendo llegado en 1993 la Junta de Castilla y León, el MOPT, FEVE y los sindicatos a un acuerdo que invalidó el decreto anterior, sustituyéndolo por un plan de reapertura de la línea. El 26 de Noviembre de 1993 fue reinaugurado el tramo Matallana-Cistierna y para finales de 1994 se esperaba la reapertura del tramo Cistierna-Guardo. La incertidumbre sobre la futura financiación del ferrocarril no está, sin embargo completamente disipada, aunque a corto plazo existe una garantía del MOPT sobre las inversiones (700 millones en la primera fase) y de la Junta de Castilla y León para costear el déficit (unos 150 millones de pesetas por año en las actuales circunstancias).

II. EL FERROCARRIL DE LA ROBLA COMO TREN CARBONERO

La función principal para la que se concibió el ferrocarril de La Robla, y la que ha venido desempeñando en el tiempo de su existencia, fue la de un medio para el transporte de carbón. Los ingresos por este producto han superado normalmente el 60% de los totales; su trazado y diseño se hicieron en referencia casi exclusiva al objetivo carbonero y sus avatares históricos reproducen fielmente lo acontecido en la economía minera desde hace un siglo.

En efecto, fue la demanda de hulla coquizable por parte de la industria vasca, dependiente de las importaciones de carbón inglés o del costoso carbón asturiano, la que estimuló la construcción de un medio de transporte efectivo, barato y regular que permitiese la afluencia del mineral abundante en los yacimientos del noreste de León y de Palencia hacia el entorno industrial vizcaíno. Al tiempo, el ferrocarril abrió la posibilidad al capital vasco de invertir con seguridad en los negocios mineros extra-regionales llamados, en el nuevo contexto proteccionista que se inició en la última década del siglo XIX, a generar importantes beneficios.

La minería leonesa del carbón que, en Sabero y Valderrueda, había tenido un cierto auge mediada la centuria, declinó posteriormente por la inexistencia de medios de transporte ferroviarios cuando otras cuencas competidoras dispusieron de ellos, llegando a acaparar los mercados interiores (Cuenca Central Asturiana, Cuenca del Rubagón). Ello dio al traste con los primeros altos hornos de cok de España que la Sociedad Palentina-Leonesa de Minas había instalado en Sabero en 1847 y llevó a las minas prácticamente a su cierre (QUIROS LINARES, 1972) hasta que la construcción del ferrocarril de La Robla resucitó las expectativas del negocio.

Al tiempo que se construía el ferrocarril, o inmediatamente después, se crearon en Bilbao seis sociedades mineras que acapararon los principales cotos del noreste leonés y de Guardo: Hullera Vasco-Leonesa, Hulleras de Sabero y Anexas, Sociedad Vasco-Burgalesa, Hullera Euskaro-Castellana, Sociedad Carbonífera de Matallana y Hulleras del Torío. "Entre los promotores de las principales Sociedades estaban propietarios de minas de hierro de Vizcaya, accionistas de Sociedades metalúrgicas y del ferrocarril recién construido, en un intento de estrechar las relaciones financieras entre Sociedades que, desde el punto de vista industrial, tenían un hecho en común: el abastecimiento de combustible" (CORTIZO, 1977).

Incluso de manera directa, la propia Sociedad del Ferrocarril de La Robla se convirtió en accionista minera, llegando a controlar a la empresa más importante de las que servía, Hulleras de Sabero y Anexas, tras suscribir todas las acciones de ampliación de capital en 1950. Como dato anecdótico, pero significativo de la estrecha interdependencia, se encuentra el hecho de que las reuniones del Consejo de Administración de Hulleras de Sabero se realizasen en un coche especial de ferrocarril, el lujoso "coche break" (FERNANDEZ LOPEZ, 1987).

La estrecha correlación existente a lo largo del tiempo entre las cifras de producción de hulla en las cuencas leonesas, los tonelajes transportados por el ferrocarril de La Robla y los beneficios obtenidos, es la expresión más genuina del especializado carácter de éste. También los hitos son coincidentes.

Aunque la cifra de 200.000 toneladas de transporte de carbón previstas al construir el ferrocarril no se alcanzó hasta 1912, en 1918 se superó ya el medio millón, justamente el mismo año en que los beneficios de la Sociedad del ferrocarril alcanzaban su máximo histórico y cuando la producción leonesa de hulla, con 898.000 toneladas llegaba a un tope no superado hasta después de la Guerra Civil. Tras ésta, las "curvas" de las variables siguieron marchando paralelas al amparo del Estado autárquico hasta que en 1958 quedó marcado otro hito que precedió al declive general, con una producción hullera que rozó los dos millones de toneladas y el récord de carbón transportado por el ferrocarril: 908.464 toneladas.

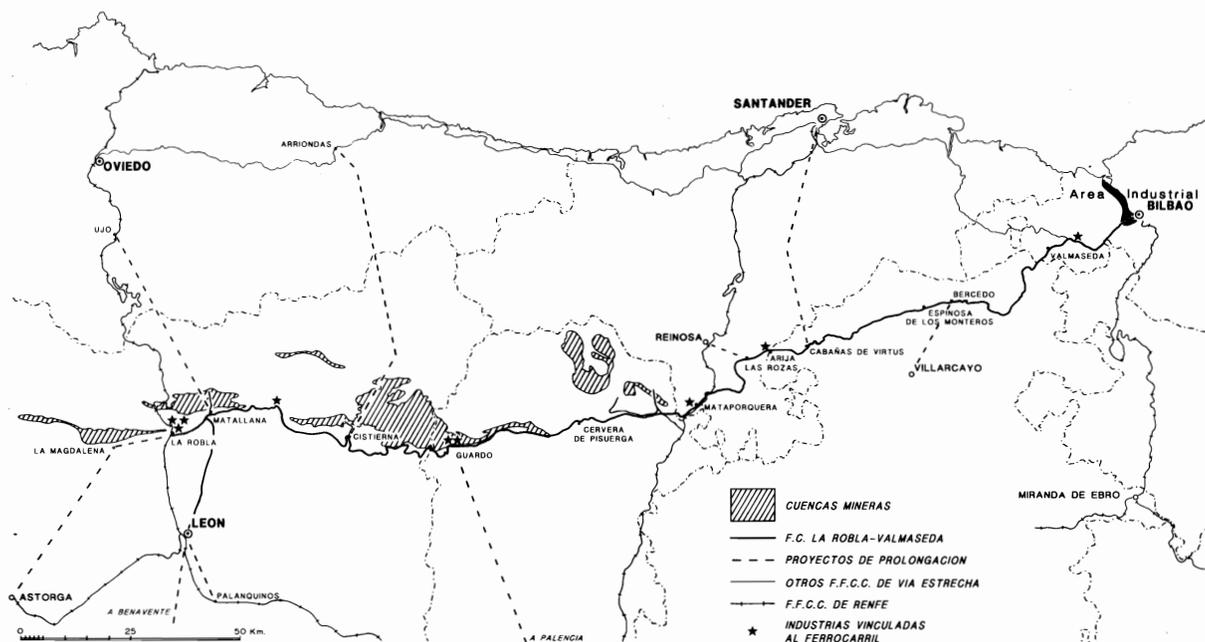


Fig. 1.

Del lado de la demanda también es constatable la correlación entre los resultados de las industrias abastecidas por el ferrocarril y la suerte de éste, aunque la mayor dispersión empresarial y espacial no permite, en ese caso, un calco tan sencillo. De cualquier manera, a partir de los años sesenta, ha sido principalmente el efecto producido sobre las minas por el cambio en las pautas de la demanda lo que justifica, junto con la modificación en los sistemas de transporte y otras causas bien conocidas (COLL y SUDRIA, 1987), la caída de las producciones, el cierre de explotaciones (incluida la emblemática empresa Hulleras de Sabero y Anexas, cerrada en 1991) y la agónica situación financiera del ferrocarril.

Más concretamente, la utilización por las industrias vascas de combustibles no derivados del carbón y, sobre todo, de electricidad, o incluso de carbones importados más baratos, y la propia crisis a que muchas de aquéllas se han visto sometidas en las últimas décadas, explica no sólo el descenso de los tráficos carboneros por debajo del medio millón de toneladas anuales, sino también una profunda modificación en el sentido de dichos tráficos.

El carbón producido hoy en las cuencas leonesas y palentinas, como la mayor parte del carbón español en general, se destina a la producción de energía eléctrica en térmicas instaladas desde los años cincuenta en proximidad a los yacimientos (las térmicas de La Robla y Guardo en este caso), desde donde se exporta la energía a través de la red eléctrica a todo el país, dentro del cual Vizcaya sigue siendo un consumidor de primer orden. El tráfico carbonero del ferrocarril se ha quedado, por ello, reducido al tramo La Robla-Guardo (en competencia con el transporte realizado en camiones de gran tonelaje) y ya no es exclusivamente hullero, sino también antracitero.

Se ha apuntado incluso la posibilidad de una inversión completa del sentido de los tráficos en el futuro, en la hipótesis de la importación de carbón extranjero por el puerto de Bilbao que fuese transportado en el ferrocarril de La Robla hacia las térmicas del interior (FETCOMAR, 1992).

III. EL FERROCARRIL DE LA ROBLA COMO INDUCTOR DE OTRAS ACTIVIDADES ECONOMICAS

Todo ferrocarril, incluso con un carácter muy especializado, es inductor directo o indirecto de un conjunto de actividades además de las que motivan su existencia, aunque sólo sea como demandante de bienes materiales y servicios. El de La Robla no es una excepción; al contrario, de una u otra forma un variado abanico de actividades económicas desarrollaron su potencialidad productiva en relación con el ferrocarril, uniendo a él su suerte y jalonando de instalaciones y enlaces el trazado.

El propio ferrocarril de La Robla, por necesidades de autoabastecimiento corriente de materiales utilizados de manera permanente, de combustible o de servicios de reparación, ha sido directamente impulsor de algunas actividades complementarias, entre las que destaca la explotación de canteras de balasto para la conservación y renovación del terraplén de las vías, la fabricación de aglomerados de carbón (briquetas) en Burceña (cerca de Luchana) para el uso de las locomotoras, mientras fueron de vapor (las últimas de este tipo dejaron de circular en 1970), y los Talleres de Balmaseda, destinados a la reparación del material móvil y a la fabricación de piezas, componentes y maquinaria simple usada por el ferrocarril.

El ferrocarril, tanto en su construcción inicial

como en las ulteriores ampliaciones de ramales, en la renovación de vías, puentes y del material móvil (excepto las locomotoras, mayoritariamente importadas) fue un buen cliente de algunas industrias y talleres metalúrgicos vascos, a los que encargaba constantemente carriles, equipos y montajes. Las empresas más beneficiadas por los pedidos fueron Altos Hornos de Vizcaya, Talleres de Zorroza y la Sociedad Aurrerá de Bilbao (FERNANDEZ LOPEZ, 1987). Las obras de fábrica y las construcciones en general se hicieron con mayor dispersión de contratos y la madera para traviesas y obras se obtenía en los montes atravesados por el ferrocarril.

Un conjunto de instalaciones fabriles (además de aquellas previamente existentes en el marco de la ría del Nervión, para cuyo abastecimiento se había construido el ferrocarril) fueron surgiendo a lo largo del trazado en estrecha dependencia con el ferrocarril. La mayor parte de ellas tienen en común un alto consumo de carbón, como materia prima o como combustible, la utilización de otras materias primas abundantes en algunas comarcas atravesadas por la línea y una predominante orientación de sus productos hacia el mercado vasco. En relación con ellas el ferrocarril cumplía la doble función del abastecimiento carbonero y del transporte de los productos hacia el mercado.

Si se considera la presencia de un ramal o enlace directo con la línea principal como elemento inequívocamente indicador de la interdependencia, pueden citarse una serie de estas actividades (algunas ya clausuradas) cuya simple enumeración, ordenada de Oeste a Este, revela aquellos rasgos comunes: una fábrica termoeléctrica, una cementera y una cerámica en La Robla, una azucarera en Boñar, una termoeléctrica y una fábrica de ovoides de carbón en Guardo, la fábrica de cementos de Mataporquera, la antigua Cristalería, la fábrica de arenas y los lavaderos de Arijá, las canteras de Pedrosa, la térmica de Balmaseda y la fábrica papelera de Aranguren. Todas ellas, y otras de menor entidad o de vida más efímera, encontraron en el ferrocarril el cordón umbilical que las conectaba con el entorno vital para su desarrollo.

Sin carácter de exclusividad, pero con evidente incidencia indirecta, el ferrocarril contribuyó a estimular algunas actividades agropecuarias y forestales y su presencia no es ajena a la aceleración de ciertos procesos de especialización en comarcas que, como las de las Montañas de Burgos y el norte de Palencia, alimentaron con productos del campo y con mano de obra la creciente demanda en el área metropolitana bilbaína (ORTEGA VALCARCEL, 1973). Trigo y harina, patatas, legumbres, ganado y maderas eran arrastrados por "el hullero", junto con el carbón y las mercancías de las fábricas citadas hacia Vizcaya. En el sentido contrario circulaban bienes acabados, maquinaria para las minas y abonos para el campo, estableciéndose así la característica relación desigual entre una región en rápido de-

sarrollo y su entorno retrasado. Este tráfico fluctuaba entre 1930 y 1960 en torno a las 300.000 toneladas anuales y, junto con el tráfico de viajeros, que alcanzó su cifra más elevada en 1948 (1.450.984 viajeros), suponía casi el 40% de los ingresos obtenidos anualmente por la Sociedad del ferrocarril de La Robla.

Desde los años sesenta estos parámetros sufrieron también un continuo descenso hasta producirse la supresión del servicio de viajeros León-Bilbao y la limitación de las mercancías generales al transporte de las arenas de Arijá hacia Bilbao. Sin embargo, en 1994, tras la rehabilitación del tramo Matallana-Cistierna, el número de viajeros se ha incrementado en más de un 50% y en un 7% el tráfico de mercancías, esperándose mejoras más sustanciales en los años próximos, a medida que se desarrolle el último plan suscrito (CASADO, 1994).

IV. EL FERROCARRIL DE LA ROBLA COMO ELEMENTO DE ARTICULACION TERRITORIAL

Si las infraestructuras de transporte en general son poderosos elementos de articulación territorial, la red ferroviaria, especialmente en la época en que floreció el ferrocarril de La Robla, ha ocupado un puesto privilegiado al respecto. Uniendo materias primas, energía e instalaciones fabriles, conectando las áreas productoras y los mercados, facilitando los flujos de la fuerza de trabajo, ensamblando, en definitiva, ciudades y territorios, el ferrocarril es a la vez reflejo y factor de la organización del espacio, de la especialización, de la jerarquización, de la polarización, y de la dependencia territorial.

Los ferrocarriles mineros, debido a su especialización, expresan más claramente que otros la lógica socio-espacial que subyace en su trazado: su función consiste en acceder a los yacimientos mineros y en evacuar el mineral en dirección a los centros de transformación o a los puertos de embarque, vía exportación. Con un extremo ramificado, dendrítico, para alcanzar los filones dispersos, y el extremo opuesto simple (o bien con apéndices conectados a varios centros de consumo o transbordo), el trazado, sin conexiones intermedias, se asemeja al de los sistemas naturales de drenaje rápido, con una alta cuenca de recepción y una desembocadura más o menos compleja que sucede al tramo medio carente de afluentes. Ferrocarriles mineros clásicos, como el de Sierra Menera o el de Río Tinto, responden a este esquema de manera muy precisa, pues se hicieron para transportar el mineral ignorando y evitando otras posibilidades y necesidades del territorio atravesado (ARANGUREN, 1988; MAYORGA y ORDOÑO, 1988). El "sentido único" de la circulación es otro rasgo lógicamente derivado del anterior (SIERRA, 1982).

En buena medida el ferrocarril de la Robla se

tendió también bajo esos criterios: la línea, en el extremo occidental, se alimentaba de ramales que llegaban hasta los principales cotos mineros, donde a su vez enlazaban con la red dendrítica que las Compañías utilizaban para acceder a cada uno de los centros; al otro extremo, en Vizcaya, se construyó un ramal a Luchana para acceder directamente a la Ría, mientras que las principales industrias abastecidas se dotaron también de enlaces adecuados. La mayor parte del trayecto intermedio discurría, en cambio, por parajes poco poblados, desechándose incluso el acercamiento a algunos núcleos importantes que, como Villarcayo, figuraban en el primer proyecto del tendido (FERNANDEZ LOPEZ, 1987).

La ceremonia de inauguración, detalladamente descrita en la *Revista Minera*, no deja lugar a dudas sobre su carácter colonizador: al punto central del tendido (Los Carabeos, Santander) llegaron sendos convoyes procedentes de León y Bilbao; en el primero se traían carbones de cada una de las cuencas servidas y una muestra de mercancías generales, en el segundo viajaba el Consejo de Administración, el Director General (D. Mariano Zuaznavar) y los principales accionistas; a ellos se unieron en el lugar las autoridades civiles, militares y religiosas de las provincias afectadas (ORIO, 1895).

Sin embargo, el carácter transversal del ferrocarril de la Robla y su largo recorrido hacían albergar la esperanza de que, conectado al Este con la tupida red férrea vasca y al Oeste con la importante línea Asturias-Madrid e, indirectamente, con toda la red noroccidental, pudiese trascender de su función carbonera sirviendo también, en alguna medida, como elemento de ensamblaje en la incompleta red de los ferrocarriles españoles. La realización de un trazado con vía estrecha, frente a la vía ancha de la mayor parte de las líneas, frustró parcialmente estas expectativas (WAIS, 1987).

En realidad, desde un principio, la historia del ferrocarril se resume en la frustración de expectativas y proyectos de más amplia articulación territorial ante la inhibición de la Administración, el pragmatismo de los propietarios, e incluso ante el recelo expreso del capital vasco frente a la posibilidad de una industrialización básica y competidora en el extremo occidental de la línea (LOPEZ TRIGAL, 1981).

En este sentido puede interpretarse el retraso en la prolongación, prevista inicialmente, hasta la ciudad de León, inaugurada treinta años después que el conjunto del ferrocarril. Y así también se explica el rosario de proyectos de enlace, ramales, conexiones o bifurcaciones desde diversos puntos de la línea que fueron diferidos en el tiempo, modificados, replanteados y, por último, sistemáticamente abandonados (en varios casos, tras haberse realiza-

do las concesiones y aprobarse leyes específicas): enlace con el ferrocarril del Cantábrico a través de Riaño y Cangas de Onís, ramal a Villarcayo, ramal a La Magdalena y Astorga, enlace con el Vasco-Asturiano a través del Pontón, prolongación desde Guardo a Palencia, desde Cabañas a Santander, desde Las Rozas a Reinosa, desde León a Benavente y, quizás el más ansiado, la prolongación desde León a Palanquinos para unir la red de los Ferrocarriles Secundarios de Castilla con los cantábricos mediante un enlace de sólo 24 kilómetros (FERNANDEZ LOPEZ, 1987) que, igual que los anteriores, no llegó a realizarse.

Con todo, el ferrocarril de La Robla no es completamente equiparable a los ferrocarriles mineros puros, pues el transporte de mercancías variadas, la importancia del tráfico de viajeros y la circulación en ambos sentidos de éstos y aquéllas, ya que no del carbón, ampliaron notablemente su funcionalidad. El carácter dualista de los flujos (materias primas y mano de obra - productos acabados) y su inequívoca traducción de una situación de dependencia territorial permaneció, sin embargo, inmutable hasta tiempos muy recientes.

El modelo ha cambiado al perder interés la industria vasca en el carbón castellano y al declinar el negocio ferroviario y se ha sustituido por un modelo de desconexión territorial centrado casi exclusivamente en la gravitación urbana sobre las áreas de influencia de León y Bilbao, que es lo que refleja la reconversión de los tramos próximos a estas ciudades para el transporte de viajeros de cercanías. La pérdida del sentido global del ferrocarril se agudiza, además, con la perspectiva de la descentralización hacia las Comunidades Autónomas de la gestión de los Ferrocarriles de Vía Estrecha, que de hecho ya es efectiva en el País Vasco.

El futuro del ferrocarril está comprometido por esa razón, especialmente en su tramo palentino, burgalés y cántabro. No obstante, también hoy, como en el pasado, no dejan de surgir incesantemente propuestas de rehabilitación y de nuevas perspectivas de uso, fundamentalmente las ligadas al ocio y al "turismo verde". Quizás en el futuro, al socaire de los nuevos vientos favorables a la potenciación de los ferrocarriles por su indudable interés territorial y ambiental, y debido a la presión social, el ferrocarril de La Robla pueda volver a ser una referencia viva en el contexto ferroviario nacional, algo que desgraciadamente ya no será posible para muchas otras líneas, grandes y pequeñas, irremediablemente perdidas por la irresponsabilidad de la gestión mercantilista sobre bienes cuyo tratamiento debió haberse realizado atendiendo al carácter de patrimonio social que representan y con una visión de integración territorial planificada a largo plazo. - MANUEL MAURIN ALVAREZ.

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

- ARANGUREN, J. (1988): *El ferrocarril minero de Sierra Menera*. Madrid.
- CASADO, P. (1994): "El Hullero cumple cien años". *Diario de León*, 11-8-1994. León.
- COLL, S. y SUDRIA, C. (1987): *El carbón en España, 1770-1961. Una historia económica*. Madrid.
- CONSULTRANS (1992): *Estudio de viabilidad sobre el ferrocarril de vía estrecha Bercedo-Matallana*. Madrid.
- CORTIZO, T. (1977): *Las cuencas mineras leonesas (aproximación a su estudio geográfico)*. León.
- FERNANDEZ LOPEZ, J. (1987): *El ferrocarril de La Robla*. Madrid.
- FETCOMAR (1992): *Escrito de alegaciones que formula la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de Comisiones Obreras al Estudio de Viabilidad sobre el ferrocarril de vía estrecha Bercedo-Matallana*. Madrid.
- FEVE (1990): *Plan de Futuro*. Madrid.
- GONZALEZ PORTILLA, M. (1985): *Estado, capitalismo y desequilibrios regionales (1845-1900)*. Andalucía, País Vasco. San Sebastián.
- LOPEZ TRIGAL, L. (1981): "El Ferrocarril de Vía Estrecha de León a Bilbao". *Tierras de León*, Nº 43. León.
- MAYORGA, R. y ORDOÑEZ, C.J. (1988): "Un itinerario didáctico por el ferrocarril de Riotinto". *I Congreso Nacional Cuenca Minera de Riotinto*. Nerva.
- MUÑOZ, J., ROLDAN, S. y SERRANO, A. (1976): "Minería y capital extranjero" *Información Comercial Española*, Nº 514. Madrid.
- ORIOL, R. (1894): "La terminación del ferrocarril de La Robla a Valmaseda". *Revista Minera*. Madrid.
- ORTEGA VALCARCEL, J. (1973): *Las Montañas de Burgos. Estudio de Geografía Regional*. Tesis Doctoral. Valladolid.
- QUIROS LINARES, F.(1971): *La Sociedad Palentina-Leonesa de Minas y los primeros altos hornos al cok de España, en Sabero (1847-1862)*. *Estudios Geográficos*. Madrid.
- ROBLES, R. (1992): *Ferrocarril de la Robla: generación de alternativas y opciones*. Inédito, León.
- SIERRA, J. (1982): "Industrialización puntual y producción de espacio: el caso de la cuenca minera de Villablino". *Ciudad y Territorio*, Nº 54. Madrid.
- WAIS, F. (1987): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid.