

Bizkaia**LA ROBLAKO TRENBIDEA
FERROCARRIL DE LA ROBLA**

La Roblako trenbidea estatuko bide estuko linearik luzeena izan da (340 km luze). Leongo ikatza Bizkaiko industriara ekartzeko sortu zuten eta, horregatik, «El Hullero» bezala ere ezagutzen zuten.

Bizkaiko burdingintzak ikatz asko kontsumitzen zuen; gehienbat Leon, Asturias eta Palentziako ikatz-hobietatik importatzen zuten, garraiatzeko zeuzkaten zaitasun guztiekin ere. Mariano Zuaznabar meatze-ingenaria horretaz ja-betu eta Bilbo ikatz hobi horiekin lotzeko trenbide-linea baten proiektua aurkeztu zuen 1889an. 1890ean Estatuak La Robla eta Balmaseda artean meatze-trenbide bat eraikitzeko kontzesioa eman zion, Compañía del Ferrocarril Hullero de La Robla a Balmaseda konpainiak ustiatzeko. Konpainia horretan industrialari eta finantzari bizkaitarrek parte hartu zuten. Eraikuntza-lanak berehala hasi ziren eta, hainbat zati inauguratu ondoren, 1894an zerbitzua martxan jarri zuten linea osoan. Horrek meategiak intentsiboki ustiatzeko aukera eman zuen eta, aldi berean, trenen zirkulazioa nabarmen handitu zen. Handik gutxira, Balmaseda eta Lutxana artean beste bide bat eraikitzea erabaki zuten, trenbidea Bizkaiko Labe Garaiekin eta itsasadarreko kaietako lotzeko. Lotura berria 1902an jarri zen abian. Bestalde, La Roblako trenbide konpainiak Leoneraino iristeko asmoa zuen. Horretarako, 1923an Leon-Matallana ibilbidea inauguratu zen. Hartara, La Roblako bidaiai-trenek Santander-Bilbao lineako Concordia geltokia erabil zezaketen, eta horrek Bilbo eta Leon artean zuzeneko trenak ezartzeko aukera eman zuen.

1972an La Roblako trenbide-konpainiak linea utzi eta FEVEn eskuetara igaro zen; gaur egun, 1990eko hamarkadan izandako etenaldi baten ondoren, trenbide hau ustiatzen jarraitzen du.

El Ferrocarril de La Robla, con 340 km, ha sido la línea de vía estrecha más larga en todo el estado. Nació para acercar el carbón leonés a la industria vizcaína y, por ello, fue conocido como «El Hullero».

La siderurgia vizcaína era una gran consumidora de carbón, en general importado por las dificultades de transporte desde los yacimientos leoneses, asturianos y palentinos. Esto no pasó desapercibido para Mariano Zuaznavar, ingeniero de minas, quien en 1889 presentó un proyecto para una línea que uniese Bilbao con estos yacimientos. En 1890 se le otorga la concesión estatal para construir un ferrocarril minero entre La Robla y Balmaseda, explotado por la Compañía del Ferrocarril Hullero de La Robla a Balmaseda, en la que tomaron parte industriales y financieros vizcaínos. Las obras comenzaron inmediatamente y, tras varias inauguraciones parciales, en 1894 entra en servicio la totalidad de la línea. Esto permitió iniciar la explotación intensiva de las minas, lo que a su vez hizo aumentar notablemente el tráfico ferroviario. Pronto se decidió la construcción de una nueva vía entre Balmaseda y Lutxana, donde enlazar con Altos Hornos de Vizcaya y los muelles de la Ría. El nuevo enlace entró en servicio en 1902. Otra aspiración de los ferrocarriles de La Robla era llegar hasta León. Para ello se inauguró en 1923 el trayecto León-Matallana. Así, los trenes de viajeros de La Robla podían utilizar la estación de La Concordia del Santander-Bilbao, posibilitando el establecimiento de trenes directos entre Bilbao y León.

En 1972 Ferrocarriles de La Robla abandonó la línea, que pasó a manos de FEVE, quien, tras un paréntesis en los años 90, la explota en la actualidad.