

DEL “TRENILLO” A LA VÍA VERDE DEL CIDACOS

FROM THE “TRENILLO” TO THE CIDACO’S GREEN ROUTE

por

Sergio Cañas Díez*

RESUMEN

De antiguo trazado ferroviario animado por el capital privado en la segunda década del siglo XX, hasta su ocaso en 1966 en manos del estado franquista, estos treinta y cuatro kilómetros de camino viario, hoy reconvertidos en la actual ruta ambiental y cultural denominada como Vía Verde del Cidacos, constituyen el motivo central de nuestro triple ejercicio de análisis histórico, reflexión filosófica y difusión científica multidisciplinar. Dentro de nuestro recorrido por un hito de la historia económica local y regional, trataremos de sentar las bases de un primer acercamiento al tema de la economía y del ferrocarril en los ámbitos locales y regionales tomando como ejemplo el desarrollo de la actividad minera carbonífera de la Rioja Baja hasta su crisis y colapso, y la recuperación ambiental de una actividad económica que antaño transformó el territorio y repercutió sobre sus gentes y sus vidas.

Palabras clave: Ferrocarril Calahorra-Arnedillo; Trenes de vía estrecha o secundaria; Rioja Baja; Vía Verde.

ABSTRACT

Of former railway tracing encouraged by the capital deprived in the second decade of the 20th century, up to his west in 1966 in hands of the pro-Franco State, these thirty four kilometers of way currently re-turned into the current environmental and cultural route named as Green Route of the Cidacos, constitute the central motive of our triple exercise of multidisciplinary historical analysis, philosophical reflection and scientific diffusion. Inside our tour for a milestone of the economic local and regional history, we will try to lay the foundations of one the first approximation to the topic of the Economy and of the railroad in the local and regional areas taking as an example the development of the mining coal-bearing activity of the Rioja. It goes down up to his crisis and collapse, and the environmental recovery of an economic activity that long ago transformed the territory and reverberated on his peoples and his lives.

Key words: Railroad Calahorra-Arnedillo; Narrow railroad or secondary; Baja; Green Route.

*Licenciado en Humanidades y doctorando en Hª Contemporánea. Becario FPI-UR. Departamento de Ciencias Humanas, Área de Historia Contemporánea. Email: sergio.canas@unirioja.es.

1. INTRODUCCIÓN: UNA MIRADA HACIA ATRÁS

A finales del mes de enero de 1966 el tren popularmente conocido como el “trenillo” hacía su último viaje. Si bien la propia denominación tan cercana, que lo hiciera famoso en vida y uso, no entre dejase ver la importancia y cercanía que tuvo a nivel local y comarcal en la región de la Rioja Baja, la noticia no pasó desapercibida para el periodismo de la época y para los lectores de la prensa regional. Pues a los incalculables costes humanos y sociales de sesenta y ocho obreros que se quedaban en paro a merced del desarrollismo de la época¹, había que sumarles los intereses políticos y económicos de la corporación municipal de Calahorra y del grupo remolachero. La CNS provincial también elevó sendos telegramas a los ministerios de Obras Públicas y de Gobernación, respectivamente, todo lo cual no hizo mella en la firme decisión del Consejo de Ministros franquista de terminar con aquella humilde pero necesaria y estimada línea en el mes de mayo. Incluso desde las corporaciones municipales afectadas por el cierre, recordemos que la línea unía varias localidades de las comarcas de Calahorra y Arnedo que luego pasaremos a relatar de forma pormenorizada, se hicieron esfuerzos por adaptarse a lo que el susodicho Consejo de Ministros acordaría el 17 de diciembre de 1965: ordenando públicamente la suspensión de todos los servicios y dejando muy claro que la línea quedaría cerrada a cualquier tráfico a las cero horas del día 15 de enero de 1966, y haciéndoselo saber así al total de ayuntamientos y municipios vinculados. De esta forma, el 14 de enero de 1966 tuvo lugar una reunión en el Gobierno Civil a la que asistieron las autoridades regionales competentes, así como representantes de estos ayuntamientos, acordando reforzar los servicios por carretera, método de transporte que por esta época todavía pecaba de mediocridad y que comenzaba a mostrar su dominio y preferencia. Curiosamente, esta novedosa forma de desplazamiento privado que comenzaba a democratizarse en esta época fue una de las principales causas del fracaso y cierre de la línea ferroviaria, si bien originariamente la línea ya contaba con serios problemas derivados de la falta de inversión en los

1. A partir de 1962, y bajo la dirección de Laureano López Rodó, se pusieron en marcha una serie de medidas destinadas a estimular la economía española: los planes de desarrollo. Dichos planes tenían un carácter indicativo y contemplaban la creación de polos de desarrollo en las regiones industrializadas. Se sucedieron tres planes cuatrienales: el primero, de 1964 a 1967; el segundo, de 1968 a 1971, y el tercero, de 1972 a 1975. El desarrollo afectó principalmente a la industria, de tal manera que cambió el signo de la exportación española, y fue el primer contacto estructural de la economía española con el capitalismo tras la paupérrima etapa autárquica de la postguerra.

momentos precisos². No solo competía en lo relativo al transporte de personas, cuyo número aproximado de usuarios anuales de la línea Calahorra-Arnedillo parecía mantenerse estable en la cifra de 150.000 viajeros durante las décadas de 1950 y 1960, pero sí en lo tocante al tráfico de mercancías, cuyas cotas más altas fueron las de 1945, 1946 y 1949, cuando se superaron las 11.000 toneladas anuales de carbón³.

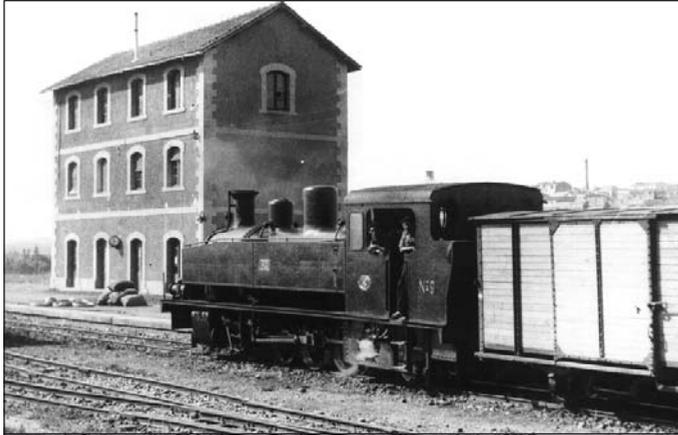


Figura 1. El “trenillo” en Calahorra a inicios del siglo xx.

Treinta y un años más tarde, en 1997, ya en plena monarquía parlamentaria y con una economía de mercado floreciente en términos globales, el transporte por carretera de mercancías y de personas lo copaba todo como signo “indudable” del bienestar social y de la buena salud económica que gozaba la nación y nuestra región. Con todo, los asuntos que estaban en boca de todos, incluso de los más jóvenes, poco o nada tenían que ver con la economía y el transporte; aún con sus excepciones lógicas en una sociedad dominada por el transporte privado y basada en la automoción como medio más común de desplazamiento comarcal. Pese a

2. *Nueva Rioja*, 14, 15 y 19 de enero de 1966. En estos días, en la prensa regional se daba noticia de la decisión de cierre de la línea así como de las acciones llevadas a cabo para tratar de revocar y superar la conflictiva tesitura que se planteaba al desarrollismo económico del segundo franquismo dentro de su Primer Plan de Desarrollo. Los distintos datos aportados pueden rastrearse en MUÑOZ RUBIO, M. (dir.). *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*, v. 1, p. 297; MARTÍNEZ GLERA, E. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, T. El ferrocarril secundario y carbonero de Calahorra a Arnedillo; y PASCUAL BELLIDO, N. E. La recuperación de antiguos trazados ferroviarios con fines turísticos: las vías verdes; PRIETO TUR, L. El ferrocarril de Calahorra a Arnedillo.

3. EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES POR EL ESTADO. *Memorias* (en adelante EFE).

ello, no es extraño pensar que en aquellos momentos la cuestión de la antigua vía del “trenillo” solo importara principalmente a las personas y lugares implicados en una cuestión tan comarcal. Aunque es preciso señalar los esfuerzos que desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles se hicieron y siguen haciendo por recuperar, custodiar y difundir el patrimonio histórico, cultural, científico y tecnológico relacionado con el mundo ferroviario. El tren de vía estrecha, también denominado como secundario en el argot técnico, conocido como el “trenillo”, no iba a ser una excepción.



Figura 2. Locomotora castellana Victoria. En general, cualquier tipo de tren a vapor de pequeñas dimensiones era considerado un “trenillo” en España. Solo en La Rioja es donde el “trenillo”, o el Ferrocarril Secundario Carbonero Calahorra-Arnedillo, toma un significado más próximo y comarcal. Fuente: Asociación de Amigos del Ferrocarril.

2. APROXIMACIÓN ECONÓMICA-GEOGRÁFICA DE LA RIOJA BAJA

Antes de comenzar a relatar cual fue el origen, desarrollo y final de la vía secundaria Calahorra-Arnedillo, sería necesario explicar cuáles fueron las diversas coyunturas económicas que le dotaron de vida, de muerte y finalmente de resurrección. Aunque ya acabamos de apuntar algunas de las condiciones históricas y nacionales referentes a la segunda mitad del siglo XX así como algunos de sus principales agentes activos, pues los pasivos siempre han de ser por necesidad el conjunto social y natural, no podríamos entender, ni aún alguien explicar certeramente, en qué momentos la vía secundaria irrumpía en la Rioja Baja así como intentar dar

una respuesta acertada y documentada al motivo central de su fin y de su actual aspecto y utilidad.

Desde el punto de vista historiográfico no resulta fácil aproximarse a manuales que nos iluminen con su conocimiento, un problema motivado fundamentalmente porque aquellos referentes a la cuestión económica de la Comunidad Autónoma son muy escasos y casi todos se detienen en la década de los 80. Pese a esta laguna propia de la idiosincrasia disciplinar regional y de la falta de interés de este tema en ventaja de otros, sí que existen algunas publicaciones más o menos recientes que nos pueden servir como un primer paso en nuestro análisis así como bastantes referentes nacionales –de toda índole académica e ideológica pese a la utópica concepción objetivista de un positivismo mal entendido y radical de la historia⁴– y varios referentes locales, de los que nos podemos valer para ilustrarnos. En este punto, también la prensa y otros trabajos interdisciplinares son un valioso caudal de información y de conocimiento aplicable a la ciencia histórica tanto en sus aspectos formales como funcionales.

Salvando este punto en la medida de lo posible con trabajos y datos estadísticos de fuentes públicas, conviene que también conozcamos los lugares mediante un esbozo, por lo que antes daremos unas pinceladas sobre el territorio por el que discurría el tendido ferroviario para posteriormente tratar la cuestión económica comarcal y estar en disposición de explicar el nacimiento de el “trenillo”.

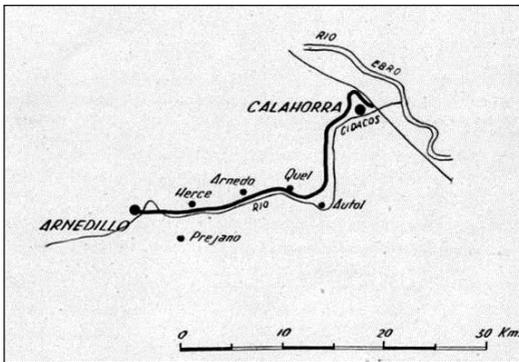


Figura 3. Trazado definitivo de la línea Calahorra-Arnedillo en 1942. Fuente: EFE, 1942.

4. Vid. MARDONES, J. M. *Filosofía de las ciencias humanas y sociales: materiales para una fundamentación científica*, especialmente p. 16-20. HELLER, A. De la hermenéutica en las ciencias sociales a la hermenéutica de las ciencias sociales, p. 55.

Lo primero que llama la atención cuando nos acercamos a ver el plano general de la línea –todavía en estudio⁵– es que el tren recorría el valle del río Cidacos. Este afluente del Ebro se caracteriza por su curso, por lo general muy estacional, y donde son frecuentes sus grandes e históricas avenidas y largos estiajes, así como las peculiares características del relieve y del suelo riojano⁶ influyeron notablemente en la construcción de la línea. Una idea excelente y que tomamos como ejemplo para concluir este punto es la propuesta de Prieto Tur, quien recorriendo el curso del río Cidacos por la comarca que debe su designación al propio río, presenta una por una el total de las localidades que vieron pasar el ferrocarril por sus términos municipales. Nosotros le añadimos el elemento económico local y comarcal para saber algo más de la línea. Comenzando por Calahorra, como ciudad más importante cuantitativamente en el trayecto y con gran influencia sobre la zona agrícola que constituye su perímetro –San Adrián, Azagra, Andosilla, Rincón de Soto–, así como por ser el mejor enlace con el ferrocarril principal y de vía ancha al poseer estación en la línea Castejón-Bilbao de la Compañía del Norte⁷. La segunda ciudad por importancia del elemento humano, económico y administrativo nos lleva a Arnedo, población con una actividad industrial considerable y tercera ciudad riojana más poblada por detrás de Logroño y Calahorra, y a Arnedillo como punto final del trayecto para buscar la facilidad de comunicación con el antiguo balneario, que todavía puede utilizarse hoy tras las remodelaciones pertinentes. En un tercer nivel resultan las localidades de Autol, Quel y Herce, quienes pese a ser más modestas que las anteriores, no por ello dejaban de aportar algo importantísimo para el ferrocarril: sus viajeros, sus servicios y sus infraestructuras. No pasaba lo mismo con la situación de Préjano, parcialmente tampoco con la de Autol, que, lejos de servir a la población, sólo su vocación principalmente mercantilista era el motivo de su construcción, pues fue el carbón de sus minas lo que interesaba transportar y sus minas distaban a algunos kilómetros de la localidad.

Así, y pese a las peculiaridades locales y subregionales que trataremos de individualizar y sintetizar a lo largo del trabajo, pasaremos a resumir los aspectos

5. Fuente: EFE. *Memorias*, 1942. En este plano se enlazaba directamente con el ferrocarril minero de Préjano y todavía no se había proyectado la prolongación hacia Arnedillo, que sería posterior. Mientras no se indique lo contrario, estas memorias de EFE, posteriormente las de FEVE tras la nacionalización, son las fuentes primarias usadas tanto en este trabajo como en trabajos precedentes.

6. Origen en el geosinclinal actual de la cuenca del Ebro con terrenos sedimentarios, cretáceos y cuaternarios con depósitos fluviales intercalados. Vid. CASAS SÁINZ, A., y ROMÁN BERDIEL, T. *Geología de los alrededores de Calahorra (Rioja Baja)*.

7. Vid. CINCA MARTÍNEZ, J. L. *La llegada del ferrocarril a Calahorra en 1863*.

más destacados de la economía mundial y nacional y su relación con el ferrocarril Calahorra-Arnedillo, así como los hechos más destacados de este viejo y modesto medio de transporte riojano.

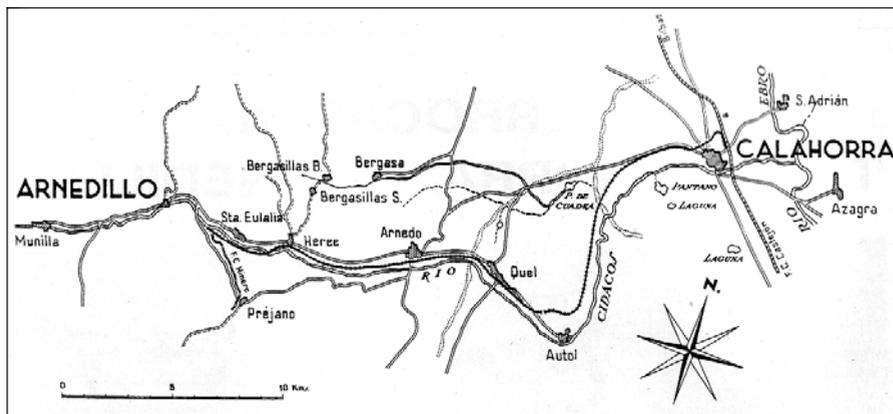


Figura 4. Trazado de la línea Calahorra-Préjano antes de enlazarla con Arnedillo. Fuente: EFE.

3. LA HISTORIA DEL “TRENILLO”

La historia del que fuera el Ferrocarril Secundario y Carbonero de la Rioja Baja debe comenzar por el principio si quiere ser contada cronológica y ordenadamente, y precisamente por ello debemos incidir en su denominación. Sus referencias no pueden ser más exactas ya que aluden al tipo de transporte utilizado y a la finalidad para la que se puso en marcha, así era secundario porque no alcanzaba el ancho de vía de la red nacional, lo que equivalía a decir que era de vía estrecha; y carbonero, por su uso como medio de transporte del carbón extraído desde las minas de Préjano hasta enlazar en Calahorra con la línea, principal, del Norte⁸.

No podemos prescindir de introducir la cuestión de los ferrocarriles de vía estrecha aunque sea brevemente. La Ley General sobre Ferrocarriles de 1855 valía también para desarrollar este tipo de ferrocarril de un metro, pese a que su construcción se retrasara hasta 1870 sin ningún tipo de legislación especial mediante. El gobierno progresista de Sagasta, personaje ligado profesionalmente a los ferrocarriles desde su juventud, presentó un proyecto de ferrocarriles secundarios que

8. DELGADO IDARRETA, J. M. Los orígenes del ferrocarril riojano en el siglo XIX.

servieran de complemento a los de vía ancha⁹. El proyecto habría de esperar en la recámara hasta los inicios del siglo XX, para que a propuesta del diputado Gasset, hecha en 1901, se terminara aprobando la ley de ferrocarriles secundarios de 30 de julio de 1904.

Distintos proyectos infructuosos como el proyecto de ferrocarril secundario de Alfaro y la aprobación del que luego sería conocido como el “trenillo”, avalan las tesis del profesor Delgado acerca de que ofrecen argumentaciones y pruebas que llaman la atención sobre la necesidad de la Rioja Baja en material de comunicaciones “modernas” –al menos para la época–, y nos ofrecen un panorama de una subregión riojana necesitada de una serie de conexiones que desarrollasen su economía, adaptándola a los nuevos aires que el liberalismo hacía soplar en España y otros países europeos, y haciendo, en suma, que se enganchara al “tren del progreso”¹⁰. Si bien la metáfora es propia y la idea del progreso amplia y discutible y no exenta de debate, a tenor de sus distintas concepciones ideológicas, científicas, políticas y económicas que ha tenido el mismo término a lo largo de la historia¹¹.



Figura 5. Cargando las maletas en la baka del “trenillo” en la estación calagurritana de Valvanera en la década de 1950. Fuente: Archivo Bella.

9. WAIS, F. *Historia de los ferrocarriles españoles*, p. 516. Vid. CAMBÓ, F. *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, p. 15-19. Para conocer una recopilación de normativa se puede consultar *Enciclopedia universal ilustrada europeo-americana*, Barcelona, v. 24, p. 301 y ss.

10. DELGADO IDARRETA, J. M. Los orígenes.

11. BURY, J. *La idea de progreso*; NISBET, R. *Historia de la idea del progreso*; POPPER, K. *La miseria del historicismo*.

3.1. Primera parada: origen, trayecto y desarrollo hasta el franquismo

Remontarnos al origen del ferrocarril que nos ocupa nos lleva inevitablemente hacia las minas de Préjano. Unas minas abiertas en septiembre de 1609 que abastecerían de carbón hasta el siglo XX. No hubo otra justificación más importante para construir el tren Calahorra-Arnedillo. Tal es así, que como ya hemos explicado antes, al no alcanzar el primer proyecto de vía el codiciado mineral se hizo otro nuevo desde las propias minas hasta la estación de Ariñano, o de Préjano desde donde se cargaban los vagones. Y hay que recordar que dicha estación distaba a varios kilómetros de la población. El carbón era lo primero y lo más conveniente para la economía de la Compañía de las Hulleras del Ebro, y los beneficios importaban más que los vecinos de la localidad para la Sociedad Electro Metalúrgica Ibérica, SEMI. Estas empresas impulsaron la explotación de las minas de las que gracias a las gestiones del entonces presidente de la antigua Diputación de Logroño, Hidalgo Amelibia, se proyectaría el uso de la electricidad generada por el carbón a través de una central térmica que tras instalarse en Préjano fue finalmente ubicada en los talleres del propio ferrocarril sitios en Arnedo.

Como el derroche y la mala gestión no es un asunto moderno, la central no se llegó a utilizar hasta que fue incautada por el estado franquista, quien la trasladó a la fábrica de armas de Palencia. Corría el año de 1938, España estaba dividida en dos y en plena guerra civil tras el golpe de Estado militar, y en este contexto otro cambio sufrido en la línea fue la reducción del trayecto minero, el cual:

(...) sólo funcionaba desde las minas hasta la población de Préjano, donde el carbón se cargaba en camiones hasta Ariñano, para desde allí, de nuevo por ferrocarril, trasladarlo hasta Calahorra. En esta etapa las vagonetas, en trenes de cinco unidades, eran arrastradas por caballerías¹².

Las minas, en sus momentos de máxima producción emplearon hasta un total de 300 sufridos trabajadores y los deshumanizados turnos cubrían las 24 horas del día. La dificultad en la extracción del carbón y la escasa calidad del mismo –debido a su alto contenido de azufre–, hacían que el trabajo fuera peligroso al provocar incendios que los mismos mineros debían apagar aislando el foco y agotando el oxígeno, irrespirable por necesidad en una mina incendiada. Así, en tanto en cuanto el volumen de carbón en la década de los 50 fue muy modesto, las minas de Préjano, que nunca fueron boyantes, eran progresivamente menos rentables. Con todo, una

12. PRIETO TUR, L. *El ferrocarril*, p. 6.

parte de este carbón además de alimentar las locomotoras del Calahorra-Arnedillo se transportaba en el ferrocarril de vía ancha hasta Miranda de Ebro donde se utilizaba en la empresa Fabricación Española de Fibras Textiles Artificiales, FEFASA.

Si la extracción no era beneficiosa en términos cuantitativos ni cualitativos, parece complicado de creer que agentes capitalistas educados en el dogma de la productividad, quisieran apostar por la activación de esta línea. Máxime cuando tenemos en cuenta que la tramitación y solicitud por parte de la empresa privada para explotar una línea de ferrocarril debía ser aprobada por el estado y el Plan de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, que databa de 1908, y no fue hasta una década después, en 1918, cuando se solicitó, tramitó y aprobó su concesión dentro de las políticas económicas proteccionistas de la época¹³. Esos diez años, además, también justifican las modificaciones de la empresa ferroviaria.

Fue el estallido de la Primera Guerra Mundial en Europa, fruto de nacionalismos imperialistas y del capitalismo colonial, lo que abrió el paso al “trenillo” en un cruento conflicto internacional que influyó decisivamente en la economía de países neutrales como era el caso de España. La apertura de nuevos mercados no sólo beneficiaría a las industrias textiles catalanas, a la industria siderúrgica vasca y a las conserveras calagurritanas:

Al abrirse nuevos mercados de exportación nunca previstos (...) Los factores aceleradores de la economía –española– movieron un alza de precios y un aumento del consumo energético, que en esa época se obtenía en su mayor parte del carbón¹⁴.

Debido a la geografía del conflicto y de España era relativamente fácil importar el carbón español y riojano, otros países que hubieran podido hacerlo eran víctimas de las consecuencias del conflicto bélico, lo que motivó que desde la administración española se aprobasen una serie de medidas destinadas a la estimulación de la producción del carbón nacional. Un ejemplo era la reducción de los trámites relativos a la concesión¹⁵. De esta manera y con la nueva legislación en la mano, si un proyecto de vía se encontraba dentro del Plan de Secundarios y Estratégicos de 1908 y bien el Ministerio de Fomento, un consorcio carbonero de la zona, o

13. Eso nos ayuda a entender por qué fue el último ferrocarril construido en nuestra región. Lo cierto es que vino un par de años por detrás del penúltimo, pues una vez que la línea principal y de vía ancha era decimonónica, el tren secundario Haro-Ezcaray se proyectó en 1908 y se inició su construcción en 1916. Vid. JIMÉNEZ, C. Por el antiguo ferrocarril Haro-Ezcaray: travesía de sur a norte de la Rioja Alta.

14. PRIETO TUR, L. *El ferrocarril*, p. 5.

15. España. Real Decreto de 14 de marzo de 1918 sobre ferrocarriles para el servicio de las cuencas mineras.

una empresa particular, solicitaban la explotación, se estudiaba el ferrocarril en cuestión bajo la condición de que conectase núcleos carboníferos. Esta condición se cumplía en el caso que nos ocupa en estas páginas, por lo que un proyecto anteriormente tildado de “antieconómico” en una década era una próspera empresa.

Si bien la concesión se otorgó en 1919 fue necesario que varios especialistas estudiaran las condiciones y trazaran un proyecto sobre el terreno, así, la cobertura legal que sirvió de base en la concesión del ferrocarril de Calahorra-Arnedillo se aprobó por Real Orden del 13 de enero de 1920, fue subastado el 11 de mayo de ese mismo año –había que adquirir material de distinta procedencia y características¹⁶– y se otorgó por Real Orden de 28 de mayo a la Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos, con domicilio en Madrid. Su presidente era Juan O’Donnell, duque de Tetuán, y junto a otro aristócrata, el duque de Autol, fueron dos de los empresarios más interesados en la construcción de dicha vía. Finalmente y tras el reconocimiento de su primer recorrido, la Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos daba las instrucciones pertinentes para el comienzo de su construcción, y casi simultáneamente, el 16 de julio de 1920, se subastaba la extensión de la red hasta Arnedillo y Las Ruedas, en Soria, algo que nunca se consolidó. Antes de explicar su construcción debemos destacar que la prolongación hasta el balneario se iniciaría en aquella segunda década del siglo XX, pero su conclusión no llegaría hasta que la EFE se hiciera cargo de este ferrocarril en 1938.



Figura 6. Varios usuarios del “trenillo” se disponen a iniciar su viaje en el apeadero de Valvanera sito en Calahorra a principios de la década de 1950.

16. Interesante el trabajo técnico sobre este punto y aplicable al ferrocarril de principios del siglo XX en RUIZ BEDIA, M. L. Ferrocarril y obras públicas en el siglo XIX: la construcción del camino del tren.

Como la obra se fue materializando a medida que se terminaban los diferentes puntos o secciones, existen varias fechas de inauguración que dependen de los tramos construidos: Calahorra-Autol: 30 mayo 1922; Autol-Quel: 30 abril 1923; Quel-Arnedo: 30 agosto 1923; Arnedo-Préjano: 31 julio 1924; Préjano-Arnedillo: junio 1947.

En lo tocante a los horarios, precios y composición del tren, destacar que comenzaron viajando 3 convoyes ascendentes y 3 convoyes descendentes de la manera que sigue¹⁷: salidas desde Calahorra a las 6:00, 11:00 y 18:00 horas; salidas desde Autol a las 7:00, 12:30 y 19:45 horas. Los precios (1ª, 2ª y 3ª clase respectivamente): 1'60, 1'20 y 0'90 pesetas.

Por otra parte, y aunque no esté incluido físicamente en esta línea, conviene señalar que desde la estación de Ariñano en Préjano, hasta las minas, se construyó otro ferrocarril para recorrer esos 4 km., con un ancho de vía de 60 cm., considerado el más propicio por los ingenieros para arrastrar las vagonetas.

El trazado y el recorrido del Ferrocarril Secundario y Carbonero de las comarcas calagurritana y arnedana, y comenzando a desarrollar las claves de los distintos tramos, iniciaba su viaje en Calahorra. Como ya atestiguan distintos trabajos, los estudios del trazado contenido en el proyecto de 1918, modificado por el de 1919 como ya dijimos antes, puede resumirse en que:

(...) daba comienzo enfrente de la estación de Calahorra perteneciente a la Compañía de Caminos de Hierro del Norte. Atravesaba la carretera de Logroño a Zaragoza en el km. 1,807, ubicándose en el margen izquierda de la carretera de Calahorra a Garay en el km. 2,035 hasta el km. 5,970, punto donde se alcanzaba el empalme con la carretera de Autol, atravesando más adelante el río Livillos sobre el puente existente en la carretera. Pasado este punto y salvando grandes desniveles de terreno, llegaba y atravesaba Autol, más o menos en el km. 13,900, y el trazado continuaba por el lado izquierdo de la carretera de Autol a Quel, localidad que atravesaba para ir a enlazar con la carretera de Calahorra a Arnedo en el kilómetro 19,520. Pasaba por Arnedo entre los km. 23, 106 y 24,124, por la villa de Herce entre los km. 29,028 y 29,474 y por su estación en el punto kilométrico 31,600¹⁸.

El principio de la línea estaba situado a la derecha de la carretera de Calahorra a San Adrián, en Navarra, donde estaba localizada la estación calagurritana y

17. *La Rioja*, 30 de mayo de 1922, p. 2.

18. MARTÍNEZ GLERA, E. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, T. *El ferrocarril*, p. 179.

por ende próxima a la arteria principal. Después del paso a nivel de la susodicha calzada se encontraba el apeadero del Norte frente a la estación de la vía ancha. Esa era la parada destinada a los viajeros. Antes de abandonar la población se fijó otro apeadero, en la calle que hoy es la avenida Valvanera, que era conocida como Calahorra Ciudad. Hasta llegar a Autol, el tren todavía debía cruzarse y surcar con su cicatriz metálica tierras de cultivo y sus correspondientes acequias de regadío –Planillo y Sorbán en ese caso–, lo que motivó las demandas de los propietarios interesados de la construcción de otro apeadero. Más que estar interesados en el desplazamiento, todo parece apuntar a que ya se hablaba en los mentideros calagurritanos de la posible instalación de la industria remolachera, y la idea de poder transportar los recursos por el tren era muy apreciada por su comodidad. Hasta llegar a Autol ya se habían recorrido 13,4 kilómetros.

Antes de llegar a la estación de Autol, ilustre población reconocible por su castillo, alzado todavía inmortal tras el paso de unos nueve siglos sobre el peñasco que se antoja inaccesible visto desde la carretera, se debía entrar por el primer túnel, y el único hasta que el tren no llegó a Arnedillo, que una vez superado arribaba a la segunda estación de la línea ubicada a unos mil metros del núcleo municipal. El siguiente destino tras recorrerse otros 3,8 kilómetros, se emplazaba en la estación de Quel, lo que sumado a los 4.399 metros que separaban Quel y Arnedo a través de los railes nos dan los 8,2 km., que separaban Autol y Arnedo, tercera ciudad riojana que a la postre era donde se encontraba la cuarta estación que, por lo general era de dimensiones y composición igual a las dos primeras construidas con motivo de la línea, las de Autol y Quel, no sin antes cruzar los talleres de la línea allí instalados. Desde Arnedo todavía faltaba llegar a la estación de Herce para allí terminar la ida hasta toparse con la estación de Préjano, o Ariñano. En ese punto el “trenillo” enlazaba con el ferrocarril minero, tras los 9,5 kilómetros correspondientes, haciendo el total consabido de 31,1 km., totales. Si tenemos en cuenta los 4 kilómetros que tenía el ferrocarril minero, el cual dependía totalmente de la dirección de las minas, podemos calcular fácilmente que el carbón debía recorrer 34,1 kilómetros hasta llegar a Calahorra en la vuelta.

Como ya dijimos al principio de este artículo, el “trenillo” recorría 34 kilómetros por su propia línea y sin contar con otro ferrocarril. Los 4 kilómetros restantes se añadieron con la inclusión de Arnedillo en la línea, un proyecto iniciado en 1920 que tardaría más de dos décadas en materializarse, como veremos en el siguiente punto del trabajo. Pero continuando con el desarrollo del ferrocarril secundario de la Rioja Baja, cabría destacar que una vez abiertas al público los tramos Calahorra-Autol-Quel, la Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos presentó en



Figura 7. Inauguración de la estación de Herce en 1947. Fuente: M. Herce Martínez.

1923 un anteproyecto de electrificación de la línea; la tracción de vapor heredera del siglo XVIII, y máximo referente de la Revolución Industrial, estaba dejando paso a una nueva forma de energía en plena Segunda Revolución Industrial, de marcado cáliz occidental en estos estadios del devenir histórico. Pero debido a varios problemas burocráticos y a la propia legislación española en materia de ferrocarril, fundamentalmente, y ante el escaso tráfico generado por la minas una vez recuperada, momentáneamente, la cordura en Europa tras el final de la I Guerra Mundial y tras la Revolución rusa, la sociedad terminó por desistir al proyecto de modernización de la línea.

Hubiera sido todo una proeza del ingenio de haberse realizado, por lo llamativo e importante de la innovación, y teniendo en cuenta que en esa época próxima a la dictadura primorriverista no existían grandes líneas a nivel nacional y la electrificación se hacía desde centrales locales. En Arnedo era la sociedad Electro Metalúrgica Ibérica la que construía, como se apuntaba antes, una central termoeléctrica que consumiría carbón de las minas de Préjano.

La competencia con otros medios de transporte de viajeros interrumpe el desarrollo y consolidación del ferrocarril a partir de 1927. Muchas compañías concesionarias quebrarán, sobre todo las más pequeñas, en tanto que las más fuertes tuvieron que mejorar sus instalaciones para tratar de contener y minimizar el proceso recesivo. Ya en 1929, en plena crisis económica de aquel capitalismo post bélico, este movimiento negativo de la economía desarrollada para el ferrocarril, influirá en el tráfico de mercancías. La crisis del ferrocarril alcanzará nivel mundial en 1931 lo que no sumaba esfuerzos precisamente en una situación regional y comarcal ya de por sí precaria.

Los problemas que tenían que afrontar la SFE para explotar la sección Calahorra-Préjano, recordemos que no será Calahorra-Arnedillo hasta 1947, hicieron posponer definitivamente la prolongación hasta las míticas aguas termales: las estimaciones reportaban pocos viajeros para un desembolso de dinero considerable para los cuatro mil últimos metros. Lo cierto es que en 1927 se hizo una petición de auxilio con cargo a la Caja Ferroviaria del Estado, un intento por salvar la situación de compañías privadas con dinero público¹⁹, y además, la estación de Herce se tornó también apeadero aunque no fuera finalmente autorizado su arrendamiento como vivienda. Con vista de recortar gastos fijos se solicitó echar de su puesto de trabajo a personal de los puntos de Quel y Autol, incluso se pensó en alternar la apertura y cierre de esas estaciones diariamente, una medida que fue denegada. Los ánimos de los obreros ferroviarios afectados les llevaron a tomar una medida inteligente, lógica y revolucionaria: la convocatoria de una huelga indefinida de todos los trabajadores implicados. Una de las principales motivaciones, además de un mínimo necesario de ideología obrerista, bien pudiera ser puramente material: a partir de 1935 proliferaron los retrasos en los cobros de los, ya de por sí bajos, salarios. Como conclusión de este conflicto socioeconómico, pero también político, los trenes de la Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos abandonaba la explotación²⁰. Ya en plena Guerra Civil, que salvo nimias excepciones en La Rioja fue más bien algo parecido a un genocidio²¹, en un sentido plural y amplio, el régimen franquista

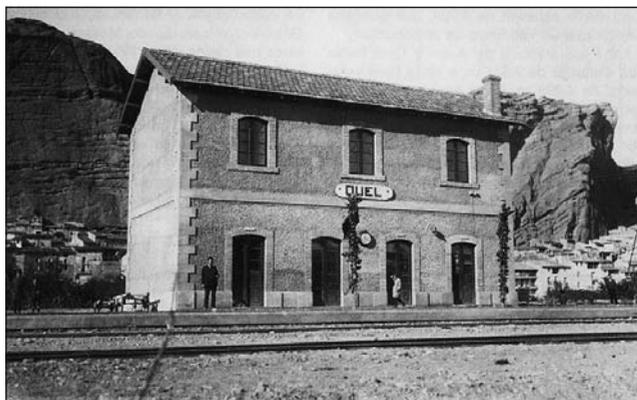


Figura 8. Estación de Quel a mediados de la década de 1950. Fuente: Archivo Bella.

19. Vid. FONTANA, J., *Por el bien del imperio: una historia del mundo desde 1945*.

20. *La Rioja*, 14.899, 25 de agosto de 1935, p. 6.

21. Vid. AGUIRRE GONZÁLEZ, J. V. *Aquí nunca pasó nada: La Rioja 1936*.

que era quien dirigía los designios de esta región tras el triunfo regional golpista, cursó la pertinente orden para incautarse de línea, materiales, edificios, maquinaria... Todo pasó a la Jefatura de Explotación de Ferrocarriles por el Estado, dando paso a una nueva época política, económica y social.

3.2. Segunda parada: del franquismo hasta 1966

La situación durante el franquismo nunca fue demasiado encomiástica ni halagüeña para el “trenillo” tal y como tampoco lo había sido antes, si bien es cierto que esta mejoraría tras la gestión pública. Lo más destacable bajo dominio puramente estatal, eran tiempos de la autarquía española producida por el bloqueo hacia la dictadura fascista del primer franquismo, fue que en 1942 se inauguró para viajeros el tramo Calahorra-Arnedo al tiempo que se acometió la elongación de la línea desde Préjano hasta Arnedillo, puesta en marcha en junio de 1947. Al realizar la prolongación hasta Arnedillo la línea alcanzó los 35,180 Km., finales. También por esas mismas fechas la línea telefónica llegaba a Arnedillo y se realizaron inversiones para reconstruir las estaciones de Herce y Préjano y se construyeron las cocheras en Arnedo²².

Cuando el Estado se incautó del ferrocarril, se encontró ante la contradicción de una línea cerrada por la ausencia de demanda dentro de una comarca caracterizada por una próspera actividad agrícola con una nada desdeñable industria. Con todo, la oferta no se diversificó y la extracción minera ya mostraba signos de debilidad: debido al avance de los tiempos el transporte por ferrocarril ya no aportaba comodidad y rapidez en el desplazamiento. En consecuencia de la economía regional, la zona por donde pasaba la vía rebosaba de una gran riqueza en materia agrícola, la cual proporcionaba una buena materia prima para la industria comarcal constituyendo la riqueza comercial de la zona. En otro orden de cosas, también había manufacturas de calzado, tejidos, ladrillos y piedra artificial. Sin olvidarnos de los efectos beneficiosos, a efectos del tráfico ferroviario, del importante y antiguo balneario.

Para alguno de los autores la cuestión hubiera sido resuelta de forma clara si se hubiese sabido sanear económicamente los poco productivos esfuerzos anteriores: “(...) era cuestión de saber acomodar la oferta ferroviaria a las necesidades de esta

22. PRIETO TUR, L. *El ferrocarril*, p. 13.

área para que la explotación de este ferrocarril fuese rentable”²³. Sabiendo que la línea se inauguró en 1924 y que a partir de 1932 comenzaron los problemas de la explotación hasta que tres años más tarde se terminase de cerrar hasta 1942, es fácil suponer el gran margen de pérdidas y las principales razones de las mismas, como hemos ido analizando.

Los primeros datos de esta etapa los encontramos en la documentación administrativa estatal desde 1943 hasta 1966, año del cierre. Por eso sabemos que el reinicio de la línea tras años de abandono fue muy costoso: los trabajos preparatorios fueron los puramente imprescindibles para que el tren pudiera discurrir por la vía. Esperando a comprobar por hechos y no por planes si la inclusión de Arnedillo aumentaba el volumen de pasajeros y mercancías, lo cierto es que ese año terminó con pérdidas. En años posteriores y hasta 1848, fecha en la cual la minería comarcal entró en declive, la balanza de pagos parecía reponerse así como aumentaba el número de usuarios a pequeña escala y de forma estacional, coincidiendo con fiestas municipales, temporadas de recogida de los frutales y las vacaciones de verano. La puntualidad y regularidad de la línea animaba también a dar mayor uso del “trenillo”, aunque se hacían necesarias mayores inversiones para competir con un peligroso enemigo que le adelantaría por la carrera en el transporte de mercancías y personas. Con todo, en 1945 comenzaba a darse la relación inversamente proporcional entre tráfico de mercancías, que aumentaba a ritmo lento, y el transporte de personas, que disminuía progresivamente. Eso se tradujo en más retrocesos que avances, lo cual no estimulaba las inversiones necesarias. Ya en 1946 se tuvo consciencia plena de que para que la línea fuese rentable había que modernizarla en muchos aspectos, pero el déficit seguía imparable y empujaba a la línea hacia el que se esbozaba como su mortal destino final. Nadie, Estado inclusive, estaba ya dispuesto a apostar por esta línea hasta 1962, cuando tal vez ya era demasiado tarde y el transporte en autobús y por carretera, con las deficiencias propias de la época que contribuyeron a alargar cuatro años más la agonía del tendido ferroviario, simbolizaba socialmente el progreso de una nueva época parcialmente distinta a la anterior, aunque estructuralmente anclada en el nacional catolicismo, cáliz que tomó el franquismo tras la derrota alemana e italiana en la II Guerra Mundial.

Con el objeto de mejorar los servicios se estableció un contrato con la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, con la intención de combinar los servicios en Calahorra. Este contrato se mantuvo por EFE desde 1927 hasta

23. MUÑOZ RUBIO, M. (dir.). *Historia de los ferrocarriles*, p. 295.

que en 1957, se firmó con Renfe –quien entraba en escena en este año– un contrato similar. La prolongación desde las minas de Préjano hasta Arnedillo, iniciada por la SFE, no quedó concluida hasta que el estado a través de EFE la desarrolló y mantuvo entre 1938 y 1966, año en que se cerró la línea como quedó dicho en la parte introductoria. Las instalaciones carboneras de las minas de Préjano dejaron de explotarse al mismo tiempo en que se abandonó el ferrocarril por vez primera en fechas próximas a la Guerra Civil española del siglo xx; siendo desmanteladas aquellas, quedó sin interés para EFE la explotación entre Préjano y Arnedo.



Figura 9. El ferrocarril llega a la estación de Arnedo. Fuente: Colegio Público “La Estación”.

Observando los resultados y haciendo un balance rápido, general pero certero, estamos en condiciones de afirmar que pese a desconocer los números del tráfico anteriores a 1942²⁴, todos los datos parecen indicar que los productos de tráfico superaron en la postguerra a los de la etapa de gestión privada, y que tal vez fuera 1948 a todas luces, el mejor año para la línea ya que las carencias propias de la época –donde el estraperlo y las figuras de los “buscavidas” dejaron su huella en la memoria colectiva y cultural de la época²⁵– lo hicieron un medio de transporte muy recurrente con algo más de 210.000 viajeros. Hasta el final de este periodo, ya en la segunda mitad de la década de 1960, el número se regularizó a 150.000 usuarios como media anual. La nota pintoresca y final de esta historia que va llegando a su fin, es que se hizo tan variopinta la mercancía y los seres transportados, lo que dice

24. Año en el que comienzan las memorias de la EFE.

25. Supongo que cada cual tiene sus referentes culturales de esos años. Entre los míos se encuentra el personaje de tebeo Carpanta, del dibujante Escobar, el cual data de 1947.

mucho sobre su capacidad de adaptación, que incluso sabemos que en 1955 pusieron las patas en el “trenillo” 58 viajeros especiales y cuyo recuerdo seguro que los presentes jamás podrán olvidar: 4 vacas y 54 cabras²⁶. Quizás en eso España fuera diferente como el régimen se esforzaba en proclamar ufano²⁷, porque por todo lo demás su desarrollo económico siguió los pasos del desarrollo del occidente capitalista en su etapa desarrollista pese a las peculiaridades nacionales, regionales y locales, de un país destrozado por la guerra.



Figura 10. El “trenillo” saliendo de Calahorra a su paso por la carretera de Arnedo a principios de los años 50 del siglo XX. La poca capacidad de los automotores, más destinados al carbón que a las personas, nunca fue un problema para aquellas personas que no dudaban en situarse en la baca; lugar destinado al equipaje. Fuente: Archivo Bella.

4. LA VÍA VERDE DEL CIDACOS. CONCLUSIONES Y FINAL

Muchas cosas nos hemos dejado en el tintero, sería más correcto decir en la memoria del ordenador y del historiador, en la mesa de trabajo como mucho si me permiten extender más la metáfora, pero el tema es lo suficientemente amplio para que el estado de la investigación pueda darse por finalizado, en tanto en cuanto todavía quedan muchas respuestas que dar y aún nuevas preguntas por responder. Así creemos que es mejor acercarnos de nuevo hasta nuestro presente individual y colectivo y poner un punto y aparte, del mismo modo que como hemos ido cons-

26. PRIETO TUR, L. *El ferrocarril*, p. 19.

27. Eran tiempos de atracción de turismo internacional a costa de vender una imagen folclórica y tradicional de España, que ni mucho menos se ajustaba a la cada vez más europea realidad cultural y social.

tatando pasó en la vida del tren que es objeto de nuestra investigación. Sin duda alguna, serán futuras investigaciones inmediatas a la publicación de este trabajo las que terminen de completar su estudio.

En 1965 se creó la Compañía Estatal Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE, para explotar, suspender o levantar estas líneas en todo el país. Una vez cerrada la línea, los bienes de la misma siguieron diversos caminos y destinatarios dependiendo de los acuerdos municipales, provinciales y estatales, siendo lo más normal que se destinaran a otros usos y servicios de interés público y cultural, de forma general, como en Arnedo, Herce, Arnedillo y Quel, o que se dejaran en ruinas como símbolo de un tiempo pasado y de la falta de políticas públicas y privadas, como sucedió en Calahorra, Autol y Préjano, si bien, lo cierto es que en Calahorra “tan sólo queda el rastro de algún almacén”²⁸.

Hasta que la recuperación de esta línea como Vía Verde, una oferta saludable y divertida que mezcla cultura, deporte y paisaje natural, fuese una realidad tangible, lo cierto es que sabemos que la vida de este ferrocarril pese a no ser longeva fue aventurada. Tal es así que bien se merece su conservación y reciclaje. Es de suponer que hablar con las nuevas generaciones sobre este tren les despierte en la mente tiempos pasados e ignotos, porque cada vez somos más los que no los hemos vivido y cuyo conocimiento es puramente intelectual, pero seguramente muchos de nuestros abuelos y abuelas, en sentido real y figurado, personas con las que compartimos tiempo, espacio y sociedad, todavía lo recuerden. Así que me parecen acertadas y poéticas las palabras de la profesora Pascual al afirmar que la recuperación de esta línea como Vía Verde viene a constituir un reconocimiento sentimental a su verdadero valor²⁹.

Otra de las grandes lecciones del ferrocarril es su aspecto respetuoso, en comparación con otras formas de desplazamiento, con el medio ambiente³⁰. Quizás por eso cobre más sentido su actual estado y haya sido una forma hermosa y justa de darle un nuevo uso y una forma de ocio alternativa a la urbana³¹.

28. MARTÍNEZ GLERA, E., y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, T. El ferrocarril, p. 202.

29. PASCUAL BELLIDO, N. E. La recuperación, p. 210.

30. Baste compararlo con la contaminación del avión o del automóvil en kilos de CO² basándonos en los datos aportados por ENEA en Italia en los estudios realizados en 2008, así como el número de unidades existentes.

31. Vid. AYCART LUENGO, C. (coord.). *Guía de las vías verdes*.

nizantes las personas podemos ser también mercancías, en el caso del ferrocarril Calahorra-Arnedillo el peso específico de estas poblaciones por donde discurría y donde hayamos las dos más pobladas en La Rioja después de Logroño, a la sazón ciudad capitalina, influyó de manera más decisiva en el trazado, dejando aparte en consabido condicionamiento del relieve de la zona y del tendido ferroviario riojano que indudablemente también tuvo su importancia³³.

Si bien se previó inicialmente que la tracción fuera eléctrica, la imposibilidad de adquirir material eléctrico por parte de la empresa una vez el estado se llevó la central arnedana, obligó a cambiarla por vapor. No obstante, las cuatro locomotoras de vapor quedarían guardadas para casos de accidente, una vez se hubiera electrificado la línea.

Aunque la competencia de la carretera y de otros medios de comunicación ha marginado en unas épocas más que en otras al ferrocarril, éste sin duda ha sabido defender su espacio adaptándose a las nuevas necesidades y tipos de demanda.

La Rioja constituye un ejemplo de Comunidad que ha quedado al margen de las grandes líneas ferroviarias actuales. Los esfuerzos realizados por algunos colectivos con el fin de cambiar esta situación son dignos de resaltar. Igualmente que los esfuerzos realizados con el fin de superar esta situación desde otros puntos de vista no desarrollistas y alternativos: ecológicos y sociales.



Figura 12. En la fotografía de Fermín de Blas podemos observar a seis jóvenes –Dámaso, Ignacio, Antonio, Nicolás, Vicente y Eugenio–, quienes en 1957 se disponían para el almuerzo en plena vía del Calahorra-Arnedillo. Una imagen tan pintoresca como singular que hoy en día sería impensable reproducir y emular. Fuente: La Rioja, viernes 3 de agosto de 2012.

33. DELGADO IDARRETA, J. M. La Rioja, Logroño y los ferrocarriles a fines del siglo XIX.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUIRRE GONZÁLEZ, J. V. *Aquí nunca pasó nada*. Logroño: Ochoa, 2007. ISBN 978-84-7359-398-4.
- AYCART LUENGO, C. (coord.) *Guía de las vías verdes*. Madrid: Anaya, 2001. ISBN 84-8165-847-2.
- BURY, J. *La idea del progreso*. Madrid: Alianza, 1971.
- CAMBÓ, F. *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*. Madrid: Ministerio de Fomento, 1918.
- CASAS SÁINZ, A. y ROMÁN BERDIEL, T. Geología de los alrededores de Calahorra (Rioja Baja). En *Zubía*, 1999, n. 17, p. 165-194.
- CINCA MARTÍNEZ, J. L. La llegada del ferrocarril a Calahorra en 1863. En *Kalakorikos*, 2003, n. 8, 2003, p. 169-204.
- DELGADO IDARRETA, J. M. La Rioja, Logroño y los ferrocarriles a fines del siglo XIX. En *Cuadernos de investigación: Geografía e Historia*, 1979, tomo 5, fasc 1, p. 135-150
- DELGADO IDARRETA, J. M. (coord.). Los orígenes del ferrocarril riojano en el siglo XIX. En DELGADO IDARRETA, J. L. (coord..). *Ferrocarril en La Rioja*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2002, p. 79-100.
- ENCICLOPEDIA universal ilustrada europeo-americana, Espasa Calpe, 1908-1996.
- ESPAÑA. Real Decreto de 14 de marzo de 1918 sobre ferrocarriles para el servicio de las cuencas mineras. En *Gaceta de Madrid*, 15 de marzo de 1918.
- EXPLOTACIÓN de ferrocarriles por el Estado. *Memoria general*. Madrid: EFE, 1947-.
- FONTANA, J. *Por el bien del imperio: una historia del mundo desde 1945*. Barcelona: Pasado y Presente, 2011. ISBN 978-84-939143-4-9.
- HELLER, A., y FEHÉR, F. *Políticas de la posmodernidad*. Barcelona: Península, 1998. ISBN 84-8307-139-8.
- JIMÉNEZ, C. Por el antiguo ferrocarril Haro-Ezcaray.: travesía de sur a norte de la Rioja Alta. En *Boletín de la Sociedad Ateneísta de Aire Libre*, 1994, n. 23, 1994.
- MARDONES, J. M., *Filosofía de las ciencias humanas y sociales: materiales para una fundamentación científica*. Barcelona: Anthropos, 1991. ISBN 84-7658-314-1.
- MARTÍNEZ GLERA, E. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, T. El ferrocarril secundario y carbonero de Arnedillo a Calahorra. En DELGADO IDARRETA, J. L. (coord..). *Ferrocarril en La Rioja*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2002, p. 179-208.
- MUÑOZ RUBIO, M. (dir.). *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005. ISBN 84-88675-97-6
- PASCUAL BELLIDO, N. E. recuperación de antiguos trazados ferroviarios con fines turísticos: las vías verdes. En DELGADO IDARRETA, J. L. (coord..). *Ferrocarril en La Rioja*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2002, p. 209-223.
- RUIZ BEDIA, M. L. Ferrocarril y obras públicas en el siglo XIX: la construcción del camino del tren. En DELGADO IDARRETA, J. L. (coord..). *Ferrocarril en La Rioja*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2002, p. 11-42.
- WAIS, F. *Historia de los ferrocarriles españoles*. 2ª ed. cor. y aum. Madrid: Editora Nacional, 1974. ISBN 84-276-1161-7.