



Inauguración del trenillo en  
la estación de Autol en 1922.



# EL "TRENILLO" UN TREN CARGADO DE PORVENIR

TEXTO: Luis Ángel Baroja Herreros

El tren que recorría la cuenca del Cidacos desde Calahorra hasta Arnedillo comenzó su convulsa andadura en los azarosos años 20, llegando con altibajos hasta 1966. Tuvo un gran significado para los habitantes de esta zona desde un punto de vista local y comarcal y se hizo muy estable en el imaginario popular a través de varias generaciones. Su trazado ha sido rehabilitado en la actualidad como ruta ambiental de gran valor paisajístico: la Vía verde del Cidacos.





## EL CONTEXTO EN EL QUE APARECE “EL TRENILLO”

En 1914, el estallido de la Primera Guerra Mundial en Europa provocó en nuestro país una crisis energética sin precedentes. España importaba carbón de Gran Bretaña que cesó el suministro en plena contienda. El gobierno estimuló la extracción de carbón nacional en 1918 mediante una Ley de ferrocarriles carboneros de poco éxito. Como país neutral, España aprovechó la apertura de nuevos mercados extranjeros, lo que beneficiaría a la industria textil catalana, a la siderúrgica vasca y también a las conserveras calagurritanas en pleno desarrollo.

El presidente de la Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos (SFE), Juan O'Donnel, Duque de Tetuán, y Don José Garralda y Calderón, II Conde de Autol, hijo del Marqués de Reinosa, fueron los únicos empresarios interesados en la construcción de una vía en la región del Cidacos. Lo llamativo es que estos aristócratas

madrileños, habituados a los negocios, apostasen por una línea que había sido



La línea se puso en servicio entre 1922 y 1924, pero al no satisfacer las previsiones económicas de sus promotores dejaron sin ejecutar la prolongación Préjano-Arnedillo

desestimada diez años antes porque no era rentable. La SFE obtiene la concesión del Ferrocarril Carbonero y Secundario que enlazaría con la línea norte Tudela-Bilbao. La construcción de la vía métrica comenzó en 1919 en Calahorra para recorrer 32 km pasando por Autol, Quel, Arnedo, Herce y la estación de Ariñano en Préjano, donde se encontraba el carbón; entre la estación y la mina se construyó un ferrocarril minero de 60 cm de ancho de vía. El proyecto contemplaba, además, una prolongación de 4 km hasta Arnedillo.

## UN TREN MAL ENCARRILADO

El Ministerio de Fomento se opuso a que la Compañía utilizase la banqueta de la carretera, por lo que la empresa tuvo que construir su propio trazado y hacer frente a las expropiaciones. En la nueva escritura de



El “trenillo” en su primera época en plena cuenca del Cidacos.







los afectados se hizo constar que si la línea se clausuraba, los terrenos pasaban de nuevo a sus propietarios.

La idea de una central térmica alimentada con carbón de Préjano, o el suministro desde la central de Arnedo para electrificar la línea, no se llegó a materializar. Aunque se trataba de una empresa de ferrocarriles eléctricos, no se instaló la catenaria y se inauguró la vía con tracción vapor, alquilando a otras Compañías ferroviarias las locomotoras, coches y vagones. Para colmo, en 1921, se crea en Arnedo una línea de autobuses en franca competencia. En definitiva, un cúmulo de adversidades y desencuentros administrativos obligó a la empresa, desde el primer momento, a realizar varias emisiones de miles de cédulas por valor de 500 pts al 5% de interés.

A pesar de todo, la línea se puso en servicio entre 1922 y 1924, pero al no satisfacer las previsiones económicas de sus promotores dejaron sin ejecutar la prolongación Préjano-Arnedillo.



## El grueso del tráfico de mercancías en los años 50 lo constituían las partidas de piedra caliza desde las canteras de Arnedillo y la remolacha azucarera

La inauguración oficial del tramo de 14 km Calahorra-Autol fue el 30 de mayo de 1922; como era la primera, se llevó a cabo “a bombo y platillo”. La estación de Autol constaba de un edificio de viajeros con chimenea y con retretes y un muelle de mercancías, además del apeadero Río Livillos, construido a petición del sector remolachero que abastecía la azucarera calagurritana construida en 1916.

Para los catones supuso una gran desilusión, la línea evitaba el pueblo y se desviaba un kilómetro y medio hacia la derecha, atajando el territorio con el túnel del Gollizo. El mensaje se había recibido: el carbón era lo primero y como su nombre indicaba, se trataba de un “Ferrocarril Carbonero y Secundario”.



Antigua estación de Arnedo.





Estación de Autol 1964.

A pesar de todo los vecinos protestaron por la ubicación de la estación tan lejos del pueblo y con tan mal acceso, como reflejaba el corresponsal del periódico La Rioja D. Pedro González el 5 de septiembre de 1922:

“...Es lástima muy grande, que cede en desprestigio de esta villa y resta grandes ingresos a la Empresa explotadora del ferrocarril, el hallarse retirada la Estación a kilómetro y medio del pueblo, y en un paraje oculto y triste. Ya, desde ahora, es muy crecido el número de individuos, principalmente de Arnedo, Quel y Calahorra que se abstienen de visitarnos por no sufrir las molestias que les ocasiona el trayecto a recorrer, con equipajes o sin ellos, de la estación al pueblo.

Por eso, en calidad de buen amigo y teniendo en cuenta las grandes ventajas que a todos nos proporcionaría una pequeña prolongación de la vía hasta el término vulgarmente llamado de la “La cilla”, donde relativamente, con poco coste, podría levantarse la verdadera Estación, expongo, una vez más, a la consideración de la Empresa constructora, estas advertencias, para que, en plazo no lejano, dadas sus pocas

dificultades, tenga a bien satisfacer nuestras justas aspiraciones...”

En 1931 se produce una crisis general del ferrocarril y el auge de otros medios de transporte impide que se consolide definitivamente esta línea, que suspende la estación de Herce y se reduce el servicio de Autol y Quel. La Compañía alega dificultades económicas y el impago de salarios desencadena una huelga indefinida de los trabajadores. La línea se clausura en 1935 y, con ella, la mina de Préjano, que en su mejor momento llegó a tener 300 mineros, aunque nunca fue rentable por la baja calidad del carbón con un alto contenido en azufre.

El levantamiento de la vía no se llegó a ejecutar y el 6 de mayo de 1938, en plena Guerra Civil, el Estado incauta la línea, restableciendo el servicio en 1942, lo que supuso un enorme coste, tras siete años de abandono. En 1947, en plena posguerra, se realiza la prolongación Prejano-Arnedillo y se rehabilitan los edificios de las estaciones entre Calahorra y Arnedo para tratar de mantener el servicio de pasajeros.







Nadie -ni antes ni después de la guerra- supo acomodar la oferta ferroviaria a las necesidades de la zona para hacerla sostenible, lo que demuestra que la mala gestión no es una práctica moderna



Salida del tunel del Gillizo Autol años 50.

El grueso del tráfico de mercancías en los años 50 lo constituían las partidas de piedra caliza desde las canteras de Arnedillo y la remolacha azucarera. La empresa no tuvo en consideración a los habitantes de los pueblos del Cidacos, de ahí que ubicara las estaciones a desmano, siendo el ejemplo más lamentable el de Autol, y quizás por eso el tráfico de viajeros nunca fue muy alto. Aunque sus mejores años se dieron en la dura posguerra con el estraperlo, debido a las carencias de la época los “buscavidas” de la cuenca del Cidacos encontraron en este tren un buen aliado para sus idas y venidas, sus subidas y bajadas, en definitiva, para sus “tejemanejes”. El número de viajeros aumentaba un poco en época de

recolección agrícola o en verano por las fiestas patronales; pero ni el flujo de veraneantes al balneario llegó a rentabilizar la inversión del tramo Préjano-Arnedillo. Así pues, cuando el Estado franquista se hizo cargo de la línea se encontró con una infraestructura sin demanda que conectaba dos comarcas, con una gran actividad agrícola y con una industria conservera y del calzado importantes.

Nadie -ni antes ni después de la guerra- supo acomodar la oferta ferroviaria a las necesidades de la zona para hacerla sostenible, lo que demuestra que la mala gestión no es una práctica moderna.

Hubo intentos de mantener el servicio de viajeros para combinar en Calahorra con el Norte, incluso en 1957 se firmó un contrato con Renfe, pero lamentablemente este tren comenzó mal encarrilado. Aunque su explotación mejoró un poco con la gestión pública siempre fue un sistema deficitario, por lo que con el auge del transporte privado por carretera en pleno desarrollismo de los 60 se produjo su clausura definitiva el 15 de enero 1966.

Demolición del edificio de pasajeros en 2013. Gentileza Diario La Rioja



## UN TREN CARGADO DE PORVENIR

El “trenillo”, como era conocido popularmente, “transcurría por la cuenca del Cidacos flanqueado por edificaciones propias de cualquier infraestructura ferroviaria: estaciones, apeaderos, andenes, túneles y puentes”. Los habitantes de la zona pensaron que con él llegaría cierta bonanza económica





en los años 20 al comunicar dos prósperas comarcas. Para Calahorra supondría un mayor desarrollo de las conserveras al ampliar su radio de aprovisionamiento; Autol podría rentabilizar el cultivo de frutas y hortalizas, la remolacha, los molinos de harina y almazaras, además facilitar el comercio interprovincial del vino, muy demandado al igual que el aguardiente de las fábricas de alcohol. Arnedo mejoraría la obtención de las materias primas para su industria de calzado y la salida de sus manufacturas; también beneficiaría a Quel y a Herce, impulsando el regadío de los márgenes del río y además facilitaría la comunicación de los viajeros con el famoso balneario de Arnedillo.

A simple vista, la unión de la sierra con el valle a través del eje natural paralelo al Ebro parecía tener futuro para una zona que necesitaba las comunicaciones para subirse “al tren del progreso” y dinamizar su economía, pero la realidad fue contundente. Esta malograda línea nunca tuvo verdadera vocación de servicio público para los habitantes de estos pueblos. Quizás –quien lo sabe– alguien hizo creer otra cosa distinta a la gente, que percibió “el trenillo” como un símbolo del porvenir en los azarosos años 20. Pero aún así, lo cierto es que tuvo un gran significado desde un punto de vista local y comarcal –al margen de intereses más o menos espúreos– y se hizo muy estable en el imaginario popular a través de varias generaciones.

## LA RECUPERACIÓN EN LA ACTUALIDAD: UNA VÍA VERDE PARA CAMINAR

Fue en 1998 cuando comenzó la recuperación del trazado con fines recreativos, dando lugar en la actualidad a un interesante patrimonio arquitectónico ligado al tren: las rehabilitadas estaciones de Arnedillo y Herce; algunos edificios del cargadero de Ariñano en Préjano y el túnel de Arnedillo. En Autol nos queda el apeadero de Río Livillos, el edificio de carga en ruinas y el túnel del Gollizo. El edificio de viajeros de la estación, testigo mudo de la historia del Ferrocarril Carbonero y Secundario durante 90 años, fue demolido por el Ayuntamiento sin contar con nadie el 3 de abril de 2013.

En la actualidad, sobre el trazado de la antigua línea transcurre la Vía Verde por zonas de interés paisajístico, un paseo que puede encarnar además un viaje por la historia del “trenillo”, un tren que transportaba un porvenir que, por fin, llegó, aunque con muchos años de retraso.

### PARA SABER MÁS

CAÑAS, S., “Del “trenillo” a la vía verde del Cidacos”, *Kalakorikos* 17, 2012, pp. 505-527.

DELGADO, J. M. (Coord.), *El ferrocarril en La Rioja*, Logroño, IER, 2002.

MUÑOZ, M., *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005.



Vía verde a su paso por el apeadero del Río Livillos entre Calahorra y Autol.