

150 AÑOS DE FERROCARRIL EN LA RIOJA (1863-2013)

TEXTO: José Miguel Delgado Idarreta

FOTOGRAFÍAS: Fondo IER

En 1863 las tierras riojanas vieron correr por sus espacios próximos al Ebro el ferrocarril dentro de la línea Tudela-Bilbao. Hoy, 150 años más tarde, los riojanos seguimos contemplando trenes más rápidos, más cómodos, pero haciendo el mismo trayecto. Ya el político torrecillano Sagasta había puesto encima de los debates parlamentarios la posibilidad de un camino de hierro que atravesara las tierras que riega el río Ebro. Había llegado el nuevo gran medio de transporte a nuestra región.



Trenes en la antigua estación del Norte, actual Gran Vía logroñesa.



DE LOS ORÍGENES FERROVIARIOS

Al iniciarse el siglo XIX apareció ante los ojos de aquellas gentes un nuevo medio de comunicación: el ferrocarril, o “caminos de hierro” cómo se le denominó durante mucho tiempo. El mundo europeo estaba en plena revolución industrial arrastrado por Gran Bretaña. El vapor se había convertido en una fuerza poderosa que movía máquinas, la agricultura y la ganadería encontraron a los pioneros que entendieron de mejoras y fue el punto de partida de nuevos usos del campo. A la vez se facilitó la aparición de ingenios que modificaron las formas de vivir, no solo desde el punto de vista económico, sino también social. La cultura era la gran referencia, no olvidemos *L'Encyclopédie*, ese gran diccionario razonado de las ciencias, artes y oficios, donde se aglutinaban los mas importantes conocimientos del siglo XVIII, obra, entre otros, de dos prohombres de la época: Diderot y D'Alembert. Por

Al ferrocarril se le denominó “caminos de hierro” durante mucho tiempo al iniciarse el siglo XIX

la lógica de una obra de estas características la primera entrada estaba dedicada a la “Agricultura” o “Agronomía” según textos de época.

Tampoco debemos olvidar que en esos momentos finales del siglo XVIII e inicios del siglo XIX en España, entre otros países, empiezan a aparecer las Sociedades Económicas del País que pretendían, entre sus diversos cometidos, el desarrollo de la agricultura, ganadería, comercio o industria. En el caso de La Rioja, primero la Sociedad Económica de Cosecheros, y luego la Real Sociedad Económica de La Rioja Castellana, que, como ha definido la profesora Rebeca Viguera Ruiz, era “una apuesta para el progreso” (R. Viguera, “Real Sociedad Económica de la Rioja Castellana. Una apuesta por el progreso”, *Berceo*, Logroño, 152, 2007, pp. 79-122).

NACE EL FERROCARRIL

Es en todo ese marco cuando la fuerza del vapor desarrollada por J. Watt y del uso de su fuerza como impulso planteado por R. Trevithick surgió la primera “locomotora”, cuya patente fue vendida a S. Homfray, y que llegó a arrastrar cinco vagones con diez toneladas y unos 70 hombres en 1804 a la impresionante velocidad de 3,8 Km/h. por tierras británicas, aunque podía alcanzar los 25 Km/h. El debate no se hizo esperar y su extensión por Europa tampoco. Gran Bretaña, en primer lugar, pero también Francia, los Estados alemanes e italianos, el Imperio Austrohúngaro o Rusia para mediados del siglo XIX tenían redes en torno a los 10.000 Km.; España no se iba a quedar atrás y también se incorporó al desarrollo ferroviario, aunque deba advertirse de que fue en Cuba con la línea La Habana-Güines en 1837 lo que facilitó que España se convir-





(6) en portada

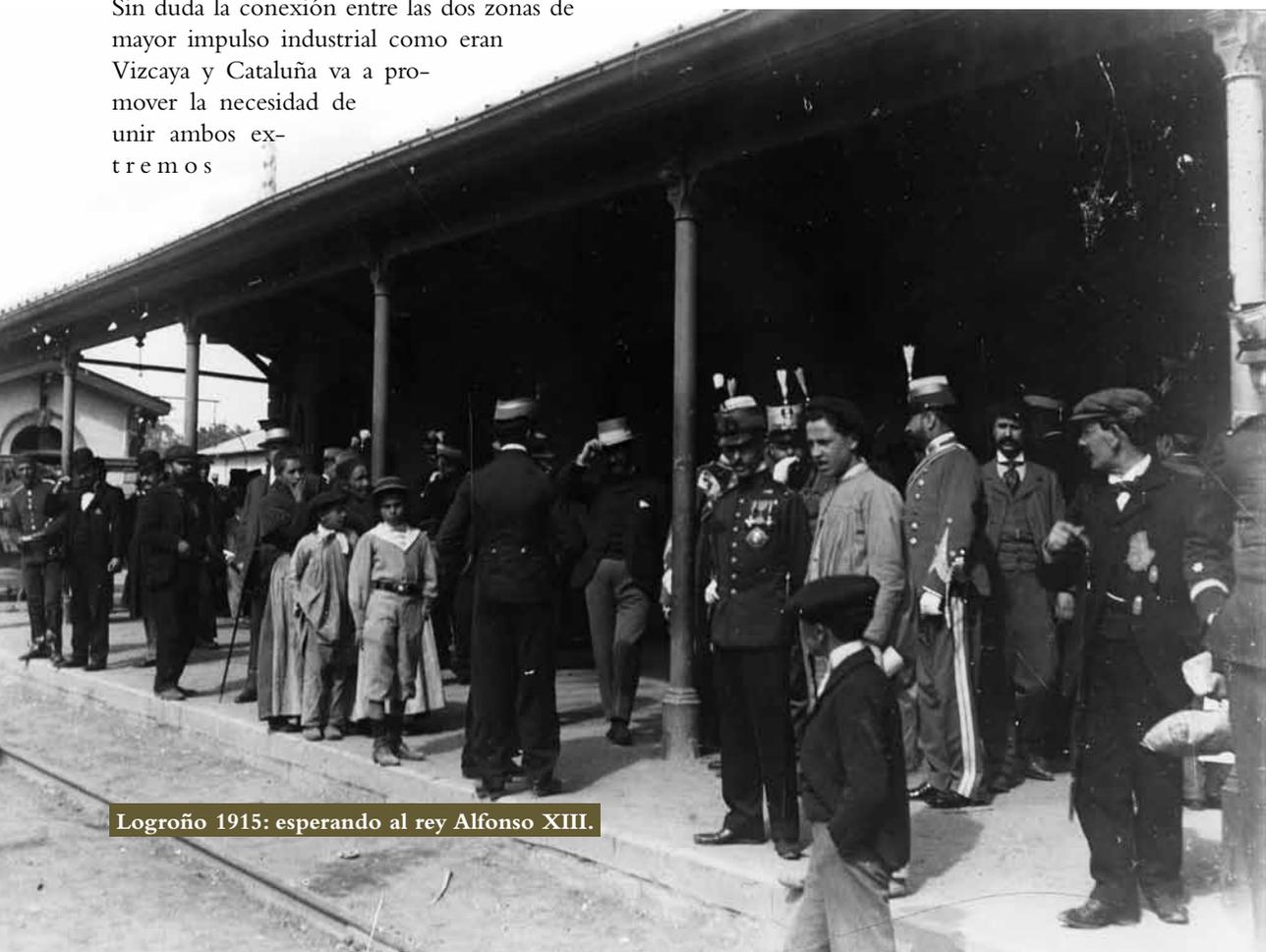
tiera en el “séptimo país del mundo” donde surgió el primer camino de hierro y nuestra provincia ultramarina tuviera el honor de ser el primero de Latinoamérica, como bien ha señalado Domingo Cuellar (“El ferrocarril en España, 1848-2005: una visión en el largo plazo”, en *150 años de ferrocarril en Albacete (1855-2005)*, Albacete, 2007, pp. 11-64).

Habrá que esperar a 1844 para que en la península Ibérica, la cuarta tentativa de impulsar una línea de ferrocarril, se concediera la construcción del Barcelona-Mataró, o más tarde en interés de la Casa Real el Madrid-Aranjuez y que naciera la Compañía del Real Camino del Norte de España. El impulso económico hizo lo demás.

ENTRE VINO Y CAMINOS DE HIERRO

Sin duda la conexión entre las dos zonas de mayor impulso industrial como eran Vizcaya y Cataluña va a promover la necesidad de unir ambos extremos

desde el Cantábrico hasta el Mediterráneo. Esa era la línea que debía seguir paralela al río Ebro. Como claramente expresó Práxedes Mateo-Sagasta en el Congreso en 1855, “hemos de seguir la línea del Ebro, hemos de aprovechar de esa magnífica cuenca, fecundizando los terrenos productores de Aragón y la (sic) Rioja” y más adelante “fecundemos con ella las riberas, de Aragón, las no menos ricas de La (sic) Rioja, y veréis marchar esa línea compitiendo con la corriente del Ebro, atravesando Tudela, Logroño, Haro y Miranda de Ebro” (Congreso de los Diputados, Cortes Constituyentes de 1854 a 1856, sesión de 17 de abril de 1855, nº 151: sobre la Ley general de ferrocarriles, p. 3.858).



Logroño 1915: esperando al rey Alfonso XIII.



Sagasta defendió en el Congreso en 1855 que la línea siguiera la cuenca del Ebro “fecundizando los terrenos productores de Aragón y la Rioja”.

A estas alturas del siglo el ferrocarril era “el poderoso medio de todas las empresas industriales y elemento generador del progreso y la civilización”, como escribió Palacio Atard (*La España del siglo XIX*, Madrid, 1978, p. 356). Así, cuestiones económicas, intereses para conectar con el puerto de Bilbao, salida de los productos riojanos, especialmente el vino, facilitaron la creación del Tudela-Bilbao.

Si la primera mitad del siglo XIX fue la de la expansión carreteril, la segunda mitad fue la del desarrollo ferroviario, sin olvidar la ampliación y mejora de las carreteras. El ferrocarril seguirá el sistema radial de carreteras que ya se había planteado en tiempo de Carlos III. Ahí están los proyectos ferroviarios de Reinoso en 1851, Esteban Collantes en 1853 o la propuesta en Cortes de Sagasta en 1855 solicitando la construcción de una línea que recorriera el

Ebro y uniera Vizcaya y Cataluña. Es como consecuencia de ello cuando se plasma la idea de la Diputación Provincial de Logroño en mayo de 1856 de ponerse de acuerdo con el capital vizcaíno para la construcción del ferrocarril Tudela-Bilbao. M. García Venero escribirá que “de La Rioja surgió el proyecto que podría remediar la carencia ferroviaria de Vizcaya” (*Historia anecdótica del ferrocarril en España*, Madrid, 1948, p. 275), aspecto que llama la atención porque parece que quien saldría ganando es la provincia vasca y no La Rioja, de donde había partido la idea, aunque habrá que reconocer el mayor arraigo industrial de la primera.

OTRAS PROPUESTAS FERROVIARIAS

Sin negar la importancia de dicha línea no podemos olvidar otras propuestas que en su día se pusieron encima de la mesa. Así el denominado ferrocarril de Los Alduides que ya en 1853 de nuevo la Diputación logroñesa solicitaba del Gobierno de la Nación esta necesidad. Este era un proyecto que trascendía el marco regional para tomar aires nacionales.

En realidad respondería a necesidades de unir la capital, Madrid,

Carruajes esperan la llegada de la mercancía.





(8) en portada

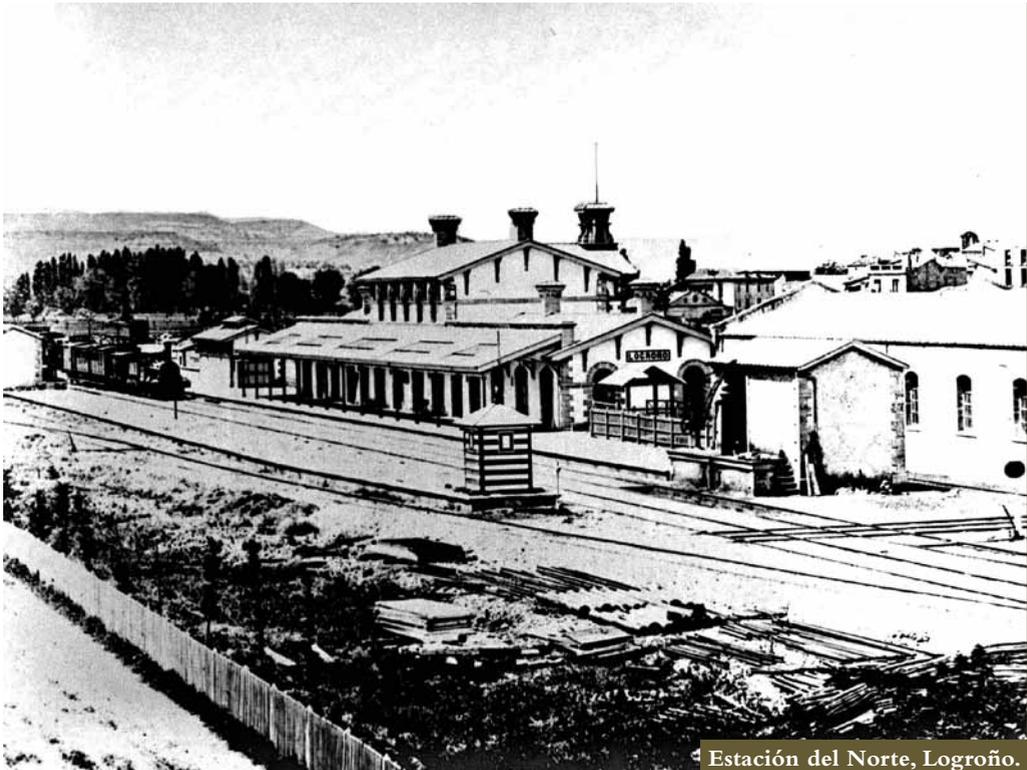
La idea del ferrocarril Tudela-Bilbao surge de la Diputación Provincial de Logroño en mayo de 1856, unida al capital bilbaíno

con Francia. Varias propuestas se barajaron en este entorno. La primera realidad fue la aparición de la línea que hoy conocemos como Madrid-Irún y que recorrería tierras castellanas, de la Castilla la Vieja, como se puede leer en los mapas de entonces. Pero también figura la alternativa, así por una parte se pone encima del debate el denominado Torralba-Soria-Logroño, en paralelo; por otra, se inician las reuniones para unir Logroño con Pamplona.

El resultado fue que las dificultades orográficas terminaron aconsejando la construcción des-



de Soria a Castejón, tal como podemos seguir en la actualidad. Así que esta población terminará siendo el punto de conexión entre Zaragoza al este, y Tudela al oeste para enlazar con el Tudela-Bilbao y tomar dirección al norte con Pamplona. Logroño quedaba a desmano definitivamente.



Estación del Norte, Logroño.



Este era el desenlace de una propuesta sumamente importante para los riojanos y que hubiera conectado Madrid, Soria, Logroño, Pamplona y a través de Los Alduides a Francia.

NUEVOS PROYECTOS

De todas formas no quedó todo en lo expuesto anteriormente, pues otras propuestas, otras ideas siguieron barajándose en el desarrollo

de La Rioja. Así, el Ayuntamiento de Haro en 1887 planeó la unión del que se denominará Haro-Laguardia. Una oferta que respondía por una parte a la salida de los caldos riojanos a la línea del Ebro, y, por otra, a un intento de abaratar costes porque el transporte por carretera parecía excesivo. De nuevo unimos vino y ferrocarril.



Antigua estación.



Si este trayecto respondía a intereses vitivinícolas, no debíamos dejar de lado el intento de unir el interior de la provincia. En primer lugar nacerá la imagen del Haro-Pradoluengo, que buscaba la unión con la provincia burgalesa y con aspiraciones de alcanzar Burgos, las ferias de las poblaciones del recorrido serían razón suficiente como posible negocio. El resultado tardío, eso sí, fue la realización del Haro-Ezcaray atravesando Casalarreina, Cuzcurrita, luego desechado y Santo Domingo de la Calzada.

Tampoco obviaremos el Calahorra-Arnedo, que llegará hasta Arnedillo y pensará en las piratas de Préjano, nacido como ferrocarril minero, hoy transformado en vía verde, al igual que el anterior.

LOS IMPOSIBLES

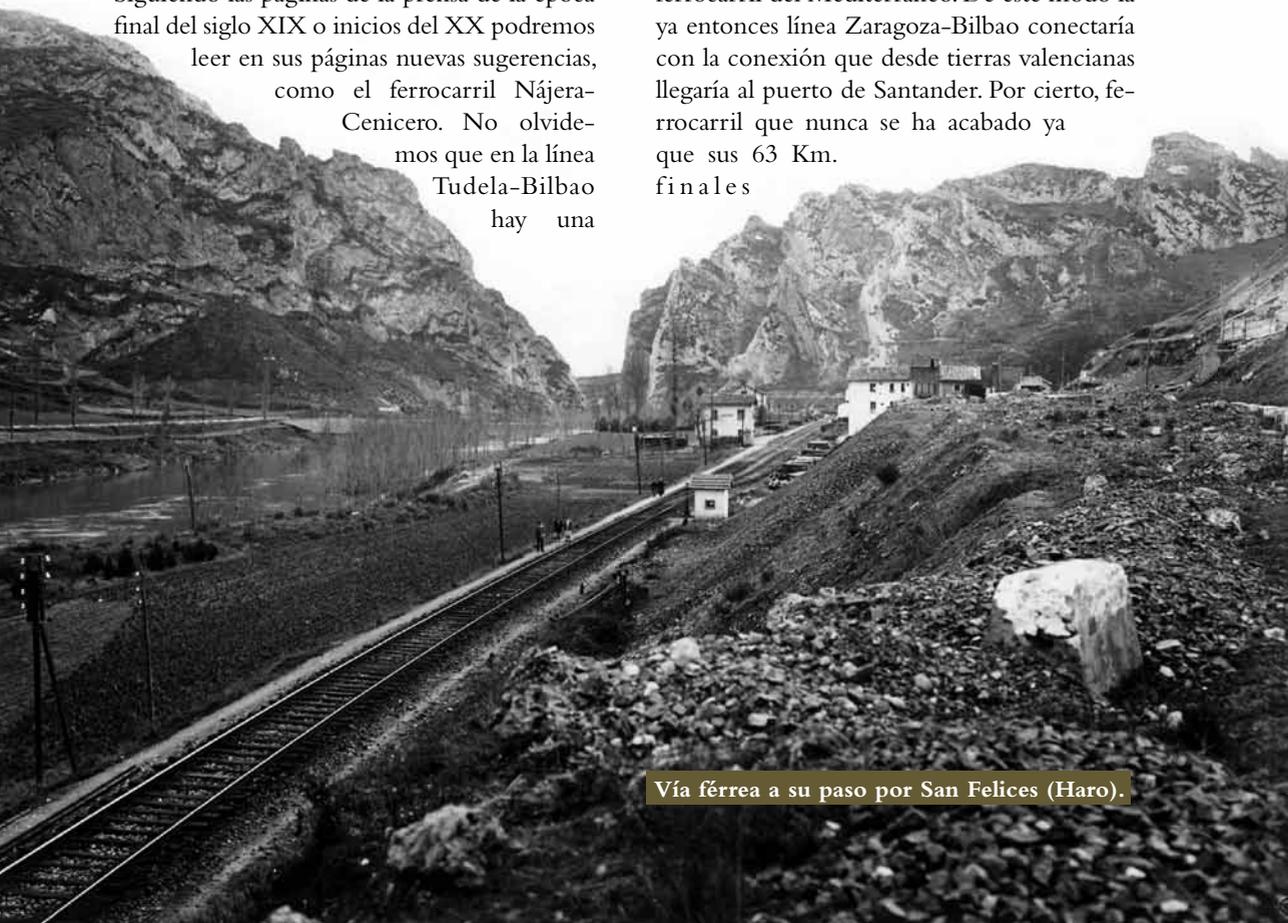
Siguiendo las páginas de la prensa de la época final del siglo XIX o inicios del XX podremos

leer en sus páginas nuevas sugerencias, como el ferrocarril Nájera-Cenicero. No olvidemos que en la línea Tudela-Bilbao hay una

En 2013 se conmemoran los 150 años de la llegada del ferrocarril a nuestras tierras

estación riojana denominada Cenicerero, otro gran centro del vino. Y tampoco dejemos de lado una población como Nájera, que era y es punto del Camino de Santiago desde el mundo medieval, cuna de Reyes y que en los muros de Santa María la Real encontraremos el Panteón Real, aunque las tumbas sean renacentistas, pero ahí podemos descubrir entre otros a Sancho Garcés II. De todas formas el plan no concluía ahí exclusivamente, ya que intentaba nacer con la idea de expandirse hasta la riojana Canales de la Sierra y ascender por Villafranca en Burgos, lo que con el tiempo permitiría unir La Rioja con el denominado ferrocarril del Mediterráneo. De este modo la ya entonces línea Zaragoza-Bilbao conectaría con la conexión que desde tierras valencianas llegaría al puerto de Santander. Por cierto, ferrocarril que nunca se ha acabado ya que sus 63 Km.

fi n a l e s





entre Ciudad de Valdeporres y Santander nunca han sido concluidos. Los artífices de la salida a Bilbao, de nuevo se veían en la necesidad de encontrarse con el puerto de Santander.

Todo buscaba un mismo resultado, encontrar los caminos que facilitarían la salida de nuestros productos y, sin duda, el ferrocarril era el “progreso”, el futuro, además de remodelar nuestras ciudades, darles vida. Sin olvidar las conexiones interiores, se hacía patente contemplar la implicación que suponía el ver correr por el valle del Ebro desde las Conchas de Haro hasta el límite provincial más allá de Alfaró un nuevo medio de transporte que conllevaba otros avances como el mismo Sagasta había descrito como la red telegráfica, la rapidez de llegar de un punto a otro. Las distancias eran las mismas, pero el trayecto costaba mucho menos tiempo, el reloj imponía el interés del capital, del negocio, si quieren.

FERROCARRIL TUDELA - BILBAO

Idea: Surge de la Diputación Provincial de Logroño en mayo de 1856, unida al capital bilbaíno.

Aprobación: Estatutos por Real Orden de 16 de abril de 1858.

Constructores: Thomas Brassey y Cía, tramo Miranda-Bilbao y Comisión riojana del ferrocarril Tudela-Bilbao por Miranda de Ebro, 1857.

Capital social: 137.000.000 reales.

Inauguración del primer tramo: Bilbao-Orduña, 40 Km., 1 de marzo de 1863.

Fin recorrido: Mayo de 1864.

Intervención: Banco Bilbao en 1866.

Liquidación: Compañía del Norte en 1878 absorbió la Compañía del Tudela-Bilbao.



Fotografía: JMMDI

Estación actual de Logroño: entrada.