

LOS PEQUEÑOS FERROCARRILES
DE LA CASTILLA ORIENTAL RURAL:
LA UNIÓN DE LA SIERRA DE LA DEMANDA
CON HARO Y BURGOS (SS. XIX-XX)

JUAN JOSÉ MARTÍN GARCÍA

RESUMEN: *Los trazados ferroviarios en las comarcas serranas de las provincias de Burgos y La Rioja se caracterizaron en la época contemporánea por la pequeñez de su longitud y duración. Las esperanzas de desarrollo que despertaron se vieron truncadas por la falta de rentabilidad.*

PALABRAS CLAVE: Pequeños ferrocarriles, Castilla rural, época contemporánea, proyectos frustrados.

ABSTRACT: *He few railway networks that appeared in the mountain regions of Burgos and Rioja in the late 19th and early 20th centuries tended to be both short-lived and of limited scale. As a result, the hopes of regional economic regeneration that they briefly inspired would also prove to be similarly short-lived.*

KEYWORDS: Small railways, rural Castile, 19th and 20th centuries, failed projects.

El artículo estudia el desarrollo histórico del ferrocarril, en tres comarcas rurales de la Castilla oriental, las de los valles de los ríos Oja, Tirón y alto Arlanzón, para una época clave de la contemporaneidad, la que va de mediados del siglo XIX hasta 1964. En las siguientes líneas se intentará contextualizar este desenvolvimiento en torno a los aspectos socioeconómicos que este medio de transporte ofertó en forma de panacea del progreso en un principio y que concretó posteriormente de forma tangible pero insuficiente, en dos pequeños ferrocarriles de vía estrecha.

La llegada del ferrocarril hasta las comarcas de los ríos Oja, Tirón y alto Arlanzón, aparece a los ojos de sus habitantes decimonónicos como otro de los símbolos del avance técnico y como un elemento esencial de su despegue económico, tanto por representar unas comunicaciones y un transporte de materias primas y manufacturas más barato y rápido, como por ser sinónimo de progreso y modernidad. Una de las características comunes en los diversos proyectos de ferrocarriles que se plantearon para esta zona de la Castilla oriental, es la implicación total de todas las fuerzas socioeconómicas locales, para que las líneas se ejecutasen. Por el contrario, la falta de capacidad en unos casos y de interés en otros, de los ámbitos superiores de la administración, determinó que la mayoría de estos ferrocarriles se malograsen. Tan sólo dos de ellos circularán por algún tiempo, aunque siempre con carencias básicas y falta de rentabilidad económica. Nuestro objetivo es dar luz sobre varias líneas de vía estrecha en una amplia zona rural castellana, cuyo estudio, a pesar de crecer progresivamente gracias a varias investigaciones, no suele aparecer detallado en la bibliografía especializada, así como explicar las negativas consecuencias de la falta de ejecución de algunas de ellas.

1. El optimismo utópico: los proyectos de ferrocarril fracasados

En la zona tratada, como sucedió por estas fechas en toda España, hubo muchos proyectos planteados desde mediados del siglo XIX hasta las dos primeras décadas del siglo XX, que se quedaron en meros estudios o esbozos, o que simplemente respondieron a las argucias de especuladores y estafadores. Sólo algunos de estas ideas que deslumbraron a los habitantes y alcaldes de estas zonas rurales, fraguaron tras infinidad de problemas, sobre todo económicos,

mientras que la mayoría quedaron en meros sueños. Tres ejemplos de proyectos fracasados afectaron a la comarca del Tirón (1).

1.1. El Ferrocarril del Norte por la comarca del Tirón (1855)

El primer intento para la llegada del ferrocarril a la zona de estudio, data de 1855, cuando las autoridades locales pretenden atraer nada menos que la línea del ferrocarril del Norte. Este importante ferrocarril, uno de los ejes ferroviarios españoles, se construyó entre 1856 y 1864, y se consideraba como la línea troncal entre Madrid y Francia de la que partirían otras ramificaciones hacia ciudades y puertos del norte y noroeste. Su construcción traía consigo un aire modernizador y era el símbolo de la integración conjunta de un mercado nacional, con el consiguiente libre intercambio de productos (2). Por tanto, era mirado por muchos como beneficioso para el desarrollo económico y para el progreso general de las localidades rurales. En concreto, la integración en ese mercado nacional que posibilitaban sus raíles, era deseada con ansiedad por centros industriales como Pradoluengo (Burgos), Ezcaray y Valgañón (La Rioja) o comerciales como Belorado (Burgos) o Haro y santo Domingo

(1) Juan José MARTÍN GARCÍA: La Rioja Burgalesa en los albores del siglo XX. La comarca Demanda-Oca-Tirón según la Geografía Médica del partido de Belorado del año 1904. Burgos, Edición del autor, 2002, p. 96. En una Geografía Médica que estudia la comarca del Tirón, realizada en 1904 por los facultativos que ejercían su profesión en esta comarca, se asegura que las comunicaciones se reducen a 100 kilómetros de carretera, ya que tan sólo “los ferrocarriles del Norte y minero de Pineda, le tocan como dos tangentes”. Los médicos también recuerdan lo siguiente: “Al construirse el ferrocarril del Norte se hicieron sus primeros estudios por Belorado, siguiendo la cuenca del Tirón, y no obstante lo beneficioso del trazado en economía, distancia y seguridad, con la diferencia en tributación, producciones y fertilidad de una a otra comarca, que se puso de relieve por los de Belorado en una razonada y detallada Memoria, fue hecha aquella vía por el sitio que actualmente recorre. Recientemente se ha construido el ferrocarril minero de Pineda [este en realidad afectaba al alto Arlanzón] no faltando proyectos de otros nuevos, de dudosa realización y mucha necesidad”.

(2) Luis SANTOS Y GANGES: Burgos y el ferrocarril. Estudio de Geografía Urbana. Burgos, Dossoles, 2005, p. 31. Entre 1846 y 1852 no se consiguió ningún capital español o extranjero para la ejecución, lo que unido a diversas contingencias, produjo varias prórrogas en la concesión. Los concesionarios transfirieron el 4 de junio de 1852 al capitalista José de Salamanca -marqués del mismo apellido-, el tramo entre Madrid y el Ebro, bien hasta la localidad burgalesa de Miranda o bien hasta la riojana de Haro, siempre que se construyera en primer lugar el trayecto entre Valladolid y el Ebro, antes que la línea entre Valladolid y Madrid.

de la Calzada (La Rioja). En algunos de estos lugares las comunicaciones eran de todo punto obsoletas (3).

En 1855 con la Ley General de Ferrocarriles, el Estado dispone ciertas partidas para intentar atraer los capitales de inversores solventes interesados en las concesiones. A finales de ese mismo año, los ayuntamientos de Belorado y Pradoluengo colaboran conjuntamente para que el trazado de este importante ferrocarril entre “Burgos y las Provincias Vascongadas”, discurriese por sus dos términos municipales. Así, una comisión de Pradoluengo, acudirá a Belorado para entrevistarse con el ingeniero que estaba estudiando una posible delineación del tramo entre Burgos y el Ebro hasta Haro, pasando por Belorado y el río Tirón. Sin embargo, las dos villas deberán de luchar con candidatas mejor situadas geográficamente, las localidades de Briviesca y Miranda de Ebro. En una sesión del ayuntamiento de esta última, se lee un comunicado del alcalde de Briviesca en el que hacía ver los graves perjuicios que se les irrogarían si se ponía en marcha, “el nuevo proyecto de vía férrea que por el partido de Belorado parece que se quiere dirigir a Haro”. Junto a las personas “de ventajosa posición” de Miranda, se convoca una reunión en la localidad de Oña, a la que acuden varias representaciones de la comarca de la Bureba, con el fin de “conferenciar, disentir, proponer y acordar lo más conveniente para hacer palpable al gobierno de S.M. la justicia, la conveniencia y la economía del primer trazado del ferrocarril, designado ya por las ciencias en la dirección de Briviesca, Pancorbo y este pueblo [Miranda]”. Las sugerencias se expresan en el sentido de hacer ver el mayor coste y los obstáculos del proyecto del corredor del río Tirón hasta Haro (4).

(3) Juan José MARTÍN GARCÍA: Trabajo rural - Trabajo industrial: Belorado y Pradoluengo (1833-1936). Burgos, Ayuntamientos de Belorado y Pradoluengo, 2000, p. 117. Por ejemplo para Belorado suponía un reforzamiento de su centralidad comarcal, lo que era beneficioso para su comercio y agricultura. Para Pradoluengo representaba un salto cualitativo sin precedentes en la comercialización de las manufacturas de su industria textil. Lo contrario significaría perder una gran oportunidad: el contacto más próximo y directo con los mercados de comercialización, la apertura de otros nuevos -reducidos en el caso de la industria pradoluengüina al noroeste español-, una mayor facilidad en la llegada de las transferencias tecnológicas de maquinaria, la transmisión de las corrientes políticas, culturales y de todo tipo que encontraron en el ferrocarril un nuevo vehículo de transmisión, etcétera. Por ello, no es de extrañar el empeño de las corporaciones locales en la consecución de cualquier tipo de línea.

(4) Ramón OJEDA SAN MIGUEL: Miranda de Ebro en los siglos XVIII y XIX. Miranda de Ebro, Ayuntamiento, 1982, p. 30. Los de Miranda se expresan en estos

Como es conocido, el trazado de este ferrocarril se llevó a cabo por Miranda, como por otra parte parecía lógico a la luz de las dificultades orográficas ofrecidas por la Sierra de la Demanda (5). El ferrocarril del Norte fue elemento clave para el desarrollo industrial de Miranda de Ebro, privando a las comarcas del Tirón, del Oja y del alto Arlanzón, de un componente indispensable para su futuro. No obstante, los servicios de este ferrocarril fueron utilizados por los habitantes de estas comarcas. Así, los fabricantes textiles pradoluengunos, comenzaron a trasladar en lomos de mulas las cargas de bayetas hasta las estaciones más próximas del ferrocarril del Norte. Prueba de cómo el ayuntamiento de esta villa textil buscaba atraer la línea aunque sólo fuese unos kilómetros, es la de que el 7 de julio de 1873, tras haberse arruinado la estación de Quintanapalla, la más cercana -aunque se situaba a unos cuarenta kilómetros-, el consistorio dirige una petición a la Compañía del Norte para que se construya una nueva en la localidad de Los Barrios de Colina. Con ello se acortaría en una legua la distancia desde la villa textil hasta la vía férrea (6). Aunque no se consiguió, sí que se realizó posteriormente un apeadero en Castil de Peones, lo que la acortaba diez kilómetros.

1.2. Un tren de juguete: el “tranvía a vapor” Haro-Pradoluengo (1890)

Como asegura Santos y Ganges para el caso burgalés, no fue la burguesía burgalesa la que tuvo la iniciativa en la generación de

términos: “se pesen en las balanzas de la imparcialidad, las razones que favorecen nuestra causa e inclinen con sus justas observaciones al gobierno de S.M. a que apruebe y lleve a efecto el primer trazado como más justo, más económico y más a propósito para el desarrollo de la industria tan interesante a los pueblos de la Provincia en su parte oriental”.

(5) Luis SANTOS Y GANGES: Burgos y el ferrocarril..., p. 38. En 1856 se fija definitivamente el trazado hasta Irún por Miranda, Vitoria, Alsasua, Tolosa y San Sebastián.

(6) A.M.P.: Libro de acuerdos (1861-1874). Sign. 171, fol. 268. Los regidores pradoluengunos exponen lo siguiente: “Siendo esta población una de las más importantes del país por el número de 585 vecinos que contiene, y más principalmente por la circunstancia de ser esencialmente fabril e industrial, y que por tal motivo arrastra por dicha vía férrea por cientos de miles de arrobos en primeras materias de importación y poco menos en sus manufacturas de exportación, cree esta Corporación Municipal velando por los intereses de sus administrados que la están encomendados, debe secundar aquellas gestiones”.

proyectos ferroviarios en la provincia, sino la vizcaína, la santandereína, la riojana o la madrileña. Se tendía a considerar que lo bueno para la capital era bueno para la provincia y, por el contrario, se desdeñaban los proyectos transversales (7). Un ejemplo muy claro es el del Tranvía a vapor (8) Haro-Pradoluengo, en el que, e sobre todo la Diputación burgalesa, vio una especie de peligro o injerencia "riojanista", ya que la vida comercial de la comarca centro-oriental de la provincia, se desviaría hacia la entonces provincia de Logroño. La falta de un apoyo decidido por esta institución, fue determinante para su fracaso.

La concesión para estudios de esta línea fue otorgada el 7 de febrero de 1890 (9). La sociedad anónima que lo llevaría a cabo se constituyó el 10 de julio de ese mismo año. El 21 de ese mismo mes, el ayuntamiento de Haro, expone la petición de la compañía concesionaria, Remiso y Serrano, para demostrar las ventajas que reportaría este ferrocarril a la comarca y, así, obtener una subvención del consistorio, junto a la colaboración de los posibles accionistas (10). El extracto de la memoria se redactó el 12 de abril de 1891 (11). El promotor más destacado de esta línea es el vecino de Haro, Alberto García Serrano, quien contaba con el respaldo de los banqueros de Haro y de Logroño, Tejada, Ulargui, Herrero, Bidart, Echeverría, e Isidro Plaza, este último, de Burgos. El capital que se pretendió reunir fue de tres millones de pesetas repartidos en 6.000 acciones de

(7) Luis SANTOS Y GANGES: Burgos y el ferrocarril..., pp. 32-33.

(8) José Luis AGUSTÍN TELLO: Historia del ferrocarril Haro-Ezcaray (La Rioja) (1916-1964). Ezcaray, Amigos de Zalduenda, 2002, p. 14. Un tranvía a vapor consistía en una unidad ferroviaria propulsada por una caldera a vapor, con una altura considerable. El conductor y el fogonero se situaban en la misma plataforma que los entre 25 y 30 viajeros que podía llevar. Su velocidad máxima era de 20 kms/hora, lo que da una idea de las características del "tren".

(9) A través de una Orden de la Dirección General de Obras Públicas, quien autorizaba a Don Alberto García Serrano para que en dos años pudiese practicar los estudios necesarios. El diario La Rioja se hacía eco de la noticia once días después, con tanto optimismo, que insinuaba que la inauguración sería ocho meses más tarde.

(10) José Luis AGUSTÍN TELLO: Historia del ferrocarril Haro-Ezcaray..., p.15. El ayuntamiento hareense acordó que la estación se situase en el Cerrado de la Vega, pero en cuanto a la subvención, se señala que esta se hará efectiva "cuando vieran circular la primera locomotora". Posteriormente se comprometen a dar 25.000 pesetas en cinco plazos iguales, empezados a contar, "en el año siguiente al día en que el tren recorra el trayecto desde esta villa a Pradoluengo".

(11) A.D.B.: Ferrocarriles. Sign. 240/11.

500 pesetas cada una (12). La memoria muestra una descripción minuciosa de la línea férrea, detallando su origen -la Estación de Haro, kilómetro 127 de la línea Castejón-Bilbao-, la longitud del trazado -48.869 ms. y 53 cms.-, el número de estaciones -Haro, Casalarreina, Tirgo, Cuzcurrita, Herramélluri, Leiva, Tormantos, Cerezo de Río Tirón, Belorado, San Miguel de Pedroso y Pradoluengo-, el establecimiento de doce casillas de guarda, el coste de cada kilómetro -61.224,48 pesetas-, la relación de cada uno de los costes como figura en el cuadro 1, y una minuciosa descripción de los productos susceptibles de transportarse por el ferrocarril al cabo del año, cuyos ingresos previstos alcanzarían las 446.628,50 pesetas.

CUADRO 1: Costes del “tranvía a vapor Haro-Pradoluengo”

Concepto	Pesetas	Porcentaje
Vía	1.400.604,40	46,69
Material móvil	506.135,00	16,87
Estaciones	231.874,06	7,73
Material de estaciones	71.630,00	2,39
Explanación	44.119,02	1,47
Accesorios generales	41.153,40	1,37
Telégrafo eléctrico	13.139,06	0,44
Casillas de guarda	10.422,24	0,34
Expropiación	3.535,52	0,12
Gastos imprevistos de Administración y Dirección	677.387,30	22,58
Totales	3.000.000,00	100,00

Fuente: Extracto Memoria del Tranvía a vapor de Haro a Pradoluengo (1891).

(12) El texto del proyecto pretende atraer el mayor número de accionistas con frases como esta: “Todo el que, siquiera ligeramente, haya estudiado las condiciones especiales en que vive la industria en nuestro país, donde, por regla general, el frío de la desconfianza apaga el espíritu de asociación, y el crédito se convierte muchas veces, de poderosa palanca de progreso en instrumento de suplicio para el que se propone realizar un proyecto por beneficioso que sea, fácilmente comprenderá que los fundadores de esta Compañía, al acometer empresa de tal importancia llevada a un minucioso estudio del asunto, la íntima convicción de que, aún cuando fueran muchos los obstáculos y las contrariedades que a su paso encontrarán, desaparecerían ante la demostración previa de un éxito seguro”.

Destaca el porcentaje referido a los raíles y traviesas, cerca del 47%, así como el que parece destinado a la maquinaria de los tranvías a vapor, cerca del 17%. Más sorprendente es el dinero dedicado a imprevistos -casi un 22,6%-, entendible por lo falible del proyecto. El impulsor de la línea presenta en la memoria todo un cálculo de los posibles beneficios a los inversionistas, basado en cerca de un 95 por ciento en el transporte de mercancías y ganados y, el resto, en el de viajeros (13).

El diario *La Rioja* publicaba el 5 de mayo de 1891 que incluso habían llegado a Haro los constructores de la línea, “tomando casa para oficinas y morada, y una vez terminado el expediente, darán inicio a las obras” (14). El promotor García Serrano, se dirigirá a la Diputación de Burgos con el fin de solicitar una subvención por kilómetro, en el segundo tramo de la línea, que correspondía a la provincia burgalesa. En sesión extraordinaria del 15 de julio de 1891, los diputados estiman lo siguiente:

Considerando muy problemático que la vía de comunicación que se trata llegue a ser hoy por hoy un hecho en la forma y dados los elevados precios y tipos que en la memoria se calculan, y que de serlo y tener aquella su terminación en Pradoluengo más perjudicaría que favorecería al resto de la provincia, pues sólo pondría en comunicación algunos pueblos del partido de Belorado con Logroño, por

(13) Extracto de la Memoria relativa al Tranvía... (1891), p. 24. “Como nuestro pensamiento es dar a conocer el verdadero interés que el accionista puede obtener empleando un capital en este negocio, no titubeamos en buscar todos cuantos medios están en nuestro alcance para demostrarle que esta línea puede obtener un magnífico beneficio, pues según decíamos anteriormente, tenemos la cifra de pesetas 446.628,50 que nos da como ingreso por los 25 kilómetros de recorrido calculado [se refiere a la mitad del total para establecer un promedio] y ahora, de dicha cantidad rebajaremos el 50 por 100 para gastos de conservación y explotación de la línea, cuya cantidad es la de pesetas 223.314,25 quedando, por lo tanto, un beneficio líquido de pesetas 223.314,25. Repartidas las pesetas 223.314,25 que obtenemos como beneficio líquido por el número de acciones (6.000), corresponde a cada acción la cantidad de pesetas 37,22 o sea un interés anual de un 7,5 por ciento. Como se ve, apurando hasta lo infinito este problema, creemos desde luego que al capitalista se le asegura un buen interés, y siempre a salvar el capital, hoy por desgracia tan escamado, si es permitida la frase, de proponerle grandes rendimientos sin estudiar primero el verdadero interés que pueda darse a aquellos, y esto en la hipótesis de que la administración de los servicios sea sencilla y severamente organizada”.

(14) José Luis AGUSTÍN TELLO: *Historia del ferrocarril Haro-Ezcaray...*, p. 15. A finales de junio, con el fin de atraer a posibles accionistas se habla de que en la comarca de Ezcaray y Pradoluengo existían abundantes criaderos de cobre y que en un futuro próximo, a la Sierra de la Demanda acudirían importantes compañías para explotar sus ricos filones de hierro, cobre, galena argentífera, etcétera.

medio del Ferro-Carril directo a Haro, llevando a otra provincia, el tráfico, las relaciones frecuentes y vida de tales pueblos, lo cuál no sucedería y la cuestión variaría de aspecto, si el recorrido del tranvía lo fuese hasta Burgos capital de la provincia y que a no dudarlo esto es lo que parece más natural y lo que debiera ser.

El texto es un ejemplo de cierto provincianismo y centralismo capitalino, que privó a toda una comarca de un elemento imprescindible para el mayor desarrollo de las economías locales. La Diputación, usando de esta mentalidad, concederá al solicitante la exigua cantidad de 60.000 pesetas -menos de lo que venía a costar un kilómetro según los cálculos de la memoria- y, eso sí, siempre y cuando García Serrano cumpla las condiciones de que la línea se prolongase hasta la misma ciudad de Burgos en el plazo de tres años. Una vez confirmado este último extremo, se le entregaría esta cantidad en tres plazos.

Por su parte, en la otra provincia interesada, en noviembre de 1891, el ayuntamiento de Haro, tras un informe favorable del maestro de obras Pedro Echanove, acuerda que el proyecto se llevase a ejecución a la mayor brevedad posible. No obstante, en 1893 sigue paralizado, siendo adquiridos los derechos de concesión por José Sarabia que creó una nueva compañía denominada "Tranvía a vapor de Haro a Pradoluengo", con sede en Bilbao. Esta compañía convenció al ayuntamiento de Haro para que aportase 50.000 pesetas en cinco años. El 27 de marzo de 1893 se otorgó a Sarabia la licencia de obras. Sin embargo, faltaba el trámite de la ratificación por las Cortes, del Plan de Líneas Ferroviarias, que se aprobó el 9 de junio de 1893, y que modificaba el trazado desviándolo por Santo Domingo de la Calzada, además de reducir la subvención por kilómetro a 35.000 pesetas (15). Evidentemente, las condiciones -sobre todo las impuestas por la Diputación de Burgos-, eran insalvables, y la Sociedad, a pesar de haber realizado los estudios oportunos y de cumplir con otra serie de normativas, acabó por claudicar (16).

(15) *Ibidem*, p. 18. Por su parte, el ayuntamiento de Belorado aportaba 43.000 pesetas a este nuevo proyecto, siempre y cuando se ejecutase también la línea entre Belorado y Burgos.

(16) Juan José MARTÍN GARCÍA: *Trabajo rural - Trabajo industrial...*, p. 121. No obstante, las condiciones geográficas siguieron favoreciendo las relaciones entre los dos extremos del río Tirón. De hecho, el contacto económico entre ambos se siguió dando a lo largo del siglo XX, aunque esta vez por carretera.

1.3. Una línea de enjundia también fracasada: la Burgos-Logroño (1888-1928)

Los intentos de unir Burgos y Logroño por ferrocarril, se sucedieron desde finales del siglo XIX hasta el primer tercio del siglo XX, y acabaron también en rotundos fracasos. La Ley Especial de Ferrocarriles de 1877, reconsideró los planteamientos anteriores en torno a líneas troncales, aprobando otras de mallado de la red. Once años después, una Comisión Especial nombrada por la Real Orden de 12 de marzo, definió una serie de líneas del Proyecto General de Ferrocarriles Secundarios. En Burgos se plantearon un total de ocho líneas, dos de las cuales afectaban a las comarcas estudiadas. La primera es la Burgos-Logroño por Pradoluengo, que transcurriría por Ibeas de Juarros, Arlanzón, Villasur de Herreros, Villorobe, Pradoluengo, Belorado y Redecilla del Camino. La segunda planteada sería también Burgos-Logroño, pero por Belorado, pasando por Ibeas, Zaldueño, Barrios de Colina, Ocón de Villafranca, Villafranca Montes de Oca, Belorado y Redecilla del Camino. Se puede decir que ambos proyectos eran auténticos castillos en el aire, ya que, como en multitud de casos conocidos, no contaban con la suficiente financiación, ni pública ni privada. Escasamente mes y medio después de la definición de las líneas citadas, el 1 de mayo de 1888 se recortan los planes ideados de ocho a seis, de los cuales, ninguno pasa por las comarcas del Tirón, del Oja o del alto Arlanzón.

La Diputación burgalesa se implicó en esta ocasión algo más en la conveniencia de construir ferrocarriles secundarios, que según sus representantes conseguirían, “al propio tiempo, volver a sus cauces naturales las corrientes de tráfico hoy desviadas por efecto del trazado en cierto modo anormal de las vías existentes”. No obstante, cinco años después, ninguna de las vías aprobada había comenzado a construirse. El 30 de julio de 1904 se aprueba la Ley de Ferrocarriles Secundarios. La Diputación de Burgos redactó un informe para que se incluyesen 10 líneas, de las que tan sólo una afectaba a nuestras comarcas, el proyecto entre Burgos y Logroño que pasaría por Pradoluengo, Belorado y Redecilla del Camino (17). Inmediatamente aprobada la ley, los ayuntamientos de Pradoluengo y Belorado colaboraron estrechamente para lograr que el ferrocarril

(17) Luis SANTOS Y GANGES: Burgos y el ferrocarril..., pp.43-46.

llegase a sus localidades (18). En noviembre de 1904 las diez propuestas se reducen a seis, incluyendo el proyecto de Burgos a Logroño. En esta época era Director General de Obras Públicas el burgalés de Aranda de Duero, Diego Arias de Miranda, hecho que las instituciones burgalesas consideraban provechoso. Sin embargo, el 19 de enero de 1905 se informaba de que sólo se podían admitir la ejecución de tres líneas. El cupo kilométrico de la extensa provincia de Burgos fue de tan sólo 114 km. El ferrocarril Burgos-Logroño quedó relegado al Plan Suplementario (19). Varios días después, se da lectura en el ayuntamiento de Pradoluengo a una carta del alcalde de Belorado, en la que indica que se convoque a la Junta Municipal para que, acuerde los recursos con que ha de contribuir este Distrito para la construcción del ferrocarril secundario de Burgos-Pradoluengo-Belorado-Redecilla del Camino a Logroño, por virtud de un acuerdo de la asamblea reunida en Santo Domingo de la Calzada, en veintinueve de enero último, de los pueblos interesados en tan importante asunto (20).

Como ocurrió en el caso del tranvía a vapor Haro-Pradoluengo, aquí también encontramos a un riojano especialmente interesado en la consecución del proyecto. Se trata de Constantino Garrán y García de Viguera, abogado, archivero, bibliotecario, anticuario y socio de la Real Academia de la Historia, quien como Delegado de la Comisión permanente de la Asamblea de pueblos creada para la construcción de este ferrocarril, se dirige a la Diputación de Burgos solicitando una posible ayuda con estas palabras:

habiendo de recorrer dicha línea unos 50 kilómetros del territorio de esta Provincia, desde la Capital hasta Redecilla del Camino, atravesando poblaciones tan importantes en el doble aspecto

(18) Juan José MARTÍN GARCÍA: Trabajo rural - Trabajo industrial..., p. 122. En la sesión del ayuntamiento de Belorado, se lee una carta del alcalde de Pradoluengo en la que dice, "que uno de estos días llegará a esta Villa Don Antonio María Regidor Jurado y se le diga que en Pradoluengo pueden tener la entrevista para tratar de la construcción de una vía férrea, saliendo de este Ayuntamiento una Comisión para también deliberar".

(19) Luis SANTOS Y GANGES, o. cit., pp. 46-49.

(20) A.M.P.: Libro de actas y sesiones (1902-1906). Sign. 177, fol. 147. 9 de febrero de 1905. La Asamblea a la que se refiere es la muy activa "Asamblea General de Representaciones de Pueblos de La Rioja", que gestionaba la subvención y construcción de esta línea, que tras la localidad burgalesa de Redecilla del Camino, pasaba por las riojanas de Santo Domingo de la Calzada y Nájera, hasta Logroño.

agrícola e industrial, como Belorado y Pradoluengo, sacando por Villasur de Herreros la riqueza mineral de hierro y plomo argentífero de aquellas montañas, y tomando en Alarcia los abundosos yacimientos de carbón de piedra recientemente descubiertos en aquellos términos, interesa mucho a la Diputación facilitar la explotación de todas esas valiosísimas producciones.

El promotor apela a la “superior ilustración y patriótico celo”, que siempre había caracterizado a la Diputación de Burgos, y expresa que no ha de quedarse atrás en esta ocasión, “en que tan gallarda muestra de virilidad y de largueza están dando los pueblos todos de ambas regiones burgalesa y riojana en generosa competencia” (21). Tras esta soflama, indica las cantidades prometidas por cada localidad. Así, el ayuntamiento de Logroño oferta 100.000 pesetas en metálico y los terrenos por donde discurra el ferrocarril, Navarrete promete 30.000 pesetas, Nájera 60.000, Santo Domingo de la Calzada 60.000 u 80.000, dependiendo de que se haga o no la línea de ferrocarril -denominado entonces como minero-, entre Haro y Ezcaray, y que pasaba por la ciudad calceatense. La villa de Belorado ofertaba 50.000 pesetas, y otros pueblos riojanos como Huércanos, Tricio, Hormilla o Alesanco, cantidades que fluctuaban entre las 5.000 y las 10.000 pesetas. Sorprende la cantidad que impondría la localidad industrial de Pradoluengo, en total 125.000 pesetas. Es la mayor de todas, superando incluso a la de la ciudad de Logroño, y doblando cantidades de poblaciones mucho mayores como Nájera o Santo Domingo. Sin duda, Pradoluengo era consciente de la importancia de unas buenas comunicaciones para el desarrollo de su industria textil, sobre todo en los aspectos de comercialización (22). Tras deliberar sobre el asunto, la Diputación de Burgos contesta que, “tiene el sentimiento de no poder conceder subvención alguna para dicho Ferro-Carril en razón a que sus fuerzas no alcanzan más que para atender a las dos líneas comprendidas en el Plan” (23). El

(21) A.D.B.: Ferrocarriles. Sign. 240/8.

(22) Juan José MARTÍN GARCÍA: *El desarrollo de la industria textil lanera en Pradoluengo (1720-1939)*. Tesis doctoral inédita, Universidad de Burgos, 2005, pp. 733-743. Pradoluengo y sus fabricantes llevaban cincuenta años intentando que el ferrocarril llegase a sus puertas. Estaban incluso dispuestos a endeudarse. Sin embargo, la Diputación provincial, como hizo en otros proyectos, les dejó en la estacada.

(23) A.D.B.: Ferrocarriles. Sign. 240/8. Se refiere al Plan de Ferrocarriles Secundarios. Las dos líneas aprobadas serán las de Burgos-Ontaneda por Trespaderne, Villarcayo y Cabañas de Virtus, y la de Miranda de Ebro-Trespaderne.

señor Garrán no se amilanó a pesar de la negativa, y en carta al diputado provincial de Burgos, Bonifacio Díez Montero, le insta a que apruebe el proyecto (24). A pesar de todo los intentos siguieron siendo vanos. Incluso ese mismo año el ayuntamiento de Pradoluengo recibió una esperanzadora noticia a través del diputado Antonio Martínez del Campo, en la que comunicaba haber conseguido el acuerdo de la Comisión para construir un ferrocarril desde Castil de Peones -en la línea del Norte-, hasta Santo Domingo de la Calzada, pasando por Belorado y con su ramal a Pradoluengo (25). Aparte de estas noticias no hubo un solo kilómetro construido.

Otro intento de que la línea Burgos-Logroño viese la luz, se frustró durante las reuniones que se celebraron en 1916 en Santo Domingo de la Calzada, Burgos y Belorado. El 7 de enero se reúnen en esta última villa las comisiones de 37 pueblos de su partido judicial, con el fin de impulsar su creación inmediata, pidiendo conjuntamente ayuda a la Diputación Provincial (26). Posteriormente, la reunión que congregó a más participantes, fue la que se celebró en Santo Domingo el 26 de febrero y de la que no se obtuvo ningún avance de interés (27). El 8 de julio se celebra otra en la Diputación de Burgos, a la que asiste el presidente de esta, los alcaldes de Burgos, Logroño, Nájera y Belorado, el vicepresidente de la Cámara de Comercio de Burgos y varios diputados, con la intención de que el

(24) En ella le intenta convencer de que “la importancia mercantil de esta línea, tiene que conocerla a primera vista todo el que haya visitado esta región burgalesa riojana. Pero si alguna duda cupiera en ello, no hay más que fijarse en la guerra cruel que le hizo la Compañía del Norte en el seno de la Comisión de Ferrocarriles secundarios”.

(25) A.M.P.: Libro de actas (1902-1906). Sign. 177, fol. 171. 11 de julio de 1905. El ayuntamiento acuerda concederle a él y a su hermano Eduardo, a la sazón Presidente del Tribunal Supremo, un voto de gracias “por el interés demostrado en pró de esta región tan necesitada de una vía de tal importancia para el desarrollo de su riqueza, cuyas obras vería esta villa con sumo agrado por la importancia suma que representan”. Un ejemplo claro de las prácticas caciquiles, en las que primaban las influencias de ciertos políticos situados en Madrid, que mantenían claros vínculos en las comarcas de las que tratamos.

(26) A.M.Be.: Actas y sesiones (1916). Sign. L-8, fol. 19. 9 de enero de 1916. A los dos días el ayuntamiento de Belorado recibe una esperanzadora noticia: “se dio lectura a dos telegramas del Ministro de Estado Señor Villanueva y del Diputado por este distrito Señor Encío, manifestando que están dispuestos a hacer cuanto esté de su parte para que el ferrocarril Burgos-Logroño sea un hecho”.

(27) Juan José MARTÍN GARCÍA: Trabajo rural – Trabajo industrial..., p. 124. Muchos de los asistentes lo único que recordaron de esta reunión fue la celebración de un banquete a cinco pesetas el cubierto.

ferrocarril “fuera incluido en el Plan de Ferrocarriles secundarios, y aún mejor, en el de estratégicos”. Toda esta paráfrasis verbal queda en nada cuando la Comisión especial de ferrocarriles les contesta diciendo que “falta lo esencial para gestionar la construcción de dicha importante obra, que es el proyecto”. Un año después las diferencias entre las autoridades provinciales de Burgos y Logroño, provocarán que no se trate más del asunto. Las noticias que en adelante aparecen sobre este ferrocarril son muy fragmentarias y, por supuesto, no traslucen la ilusión y confianza que en la construcción del mismo se tenía en los primeros años, aunque incluso en 1928 se sigue hablando de la posibilidad de retomar el proyecto (28).

2. Un halo de luz en tan tortuoso camino: los proyectos ejecutados

A pesar de este panorama tan poco optimista, hubo dos proyectos que lograron el objetivo de comunicar por ferrocarril partes de las comarcas del Arlanzón y del Oja. Si bien su magnitud, tanto espacial como temporal, fue escasa, y su porte el de las pequeñas líneas de vía estrecha, estos trazados supusieron cierto acercamiento a los aires de mejora, prosperidad y avance de los que el ferrocarril era sinónimo y conductor. El primero de ellos fue el ferrocarril minero que cubría el tramo desde Villafría, cerca de Burgos, hasta Monterrubio, en la Sierra de la Demanda burgalesa, limitando ya con La Rioja.

2.1. Dos décadas de tren: el ferrocarril minero Villafría-Monterrubio (1904-1926)

El promotor de esta línea, también denominada “Ferrocarril de La Sierra”, fue el británico Richard Preece Williams (29), que contó posteriormente con capitales madrileños, vizcaínos y burgaleses. En principio el objetivo primordial era el de extraer las riquezas minerales de hierro y carbón de la Sierra de la Demanda en sus yacimientos de Monterrubio, Huerta de Abajo y Barbadillo de Herreros,

(28) *Ibidem*, p. 125. Tanto los ayuntamientos como sus representados, tras tanta promesa incumplida, pasan a una actitud escéptica, cuando no cercana al chascarrillo humorístico, con coplas y jotas alusivas.

(29) Natural de Manchester, de 44 años, figuraba en la documentación como comerciante.

y trasladarlas hasta la pujante industria siderúrgica vizcaína (30). Williams estuvo acompañado en un principio por el empresario minero burgalés Pablo Pradera Astarloa, que funcionaba como su representante o apoderado, comenzando en 1895 las gestiones para construir una línea que uniese Burgos con Monterrubio (31). Pradera comienza las solicitudes de ayuda en la Diputación, pero se topa con la lentitud burocrática que pretende que primero se construyan otras líneas, y que el ferrocarril minero se acomode también al transporte de pasajeros. En abril de 1896 se devuelven a Pradera los planos, la memoria y los presupuestos por no llegar a un acuerdo satisfactorio. Además, según la Diputación, el presupuesto estaba inflado, ya que la subvención que se pedía era de 142.791 pesetas por kilómetro, frente a las 73.378 que obtuvo el ferrocarril entre Burgos y Bercedo, que cubría una distancia similar. Por ello, se imponen catorce condiciones por parte de la institución provincial a la sociedad Richard Preece Williams, que hacen que esta se replantee soluciones. Así, el comienzo de la línea se hará desde la localidad de Villafría, cambiando el primer tramo del recorrido, y la línea no será de servicio general, sino un ferrocarril minero particular. El Ministerio de Fomento realiza la concesión el 10 de junio de 1896 (32), inaugurando oficialmente la construcción el 12 de julio cerca de Ibeas de Juarros (33), pero comenzándose los trabajos en Barbadiello tres meses después. En un principio parecen trabajar en la obra cerca de 500 obreros, bajo la dirección técnica de José M^a Oráa,

(30) Luis SANTOS Y GANGES: Burgos y el ferrocarril..., p. 75. El antecedente de este ferrocarril fue un proyecto que quiso extraer minerales de la comarca de Juarros. Otra línea de vía estrecha, también situada en el septentrión de la cordillera ibérica, que asimismo destacó por la longitud y audacia de su trazado, fue la Castejón-Ólvega.

(31) *Ibidem*, p. 76. Esta línea podía ser considerada en un primer momento como un ramal del proyecto de ferrocarril meridiano entre Madrid y Santoña, promovido por el belga Carl Braconier.

(32) Miguel MORENO GALLO: El ferrocarril minero de Villafría a Monterrubio de la Demanda (Historia y Naturaleza). Burgos, Diputación Provincial, 2002, pp. 23-24. El Ministerio de Fomento imponía 11 artículos a Williams, entre cuyas observaciones destaca que las obras deberían empezar en un mes y quedar terminadas en cinco años. También debía imponer 16.546 pesetas en la Caja General de Depósitos, que suponía el 5% del importe de las obras. La concesión se hace por 99 años, y el pliego de condiciones es firmado por el apoderado Pablo Pradera.

(33) Tras la asistencia de las autoridades, las bendiciones de rigor con agua bendita, el disparo de cohetes y las notas de la dulzaina, dos cuadrillas de obreros comenzaron a trabajar.

ingeniero que unos años antes había participado en la construcción del ferrocarril Bilbao-La Robla (34). Posteriormente, hay varios intentos por parte de las autoridades locales burgalesas de acercar la estación término hasta Burgos, pero finalmente esta línea acabará en Villafría.

En la ejecución de la vía, habrá varias obras de cantería como puentes y túneles de envergadura, que no parecen corresponder con la modestia de este tren. De trincheras como la que posibilitó posteriormente el descubrimiento de los yacimientos paleontológicos de Atapuerca, se obtuvo el balasto calizo sobre el que se asentarían traviesas y carriles. La tracción de los trenes de materiales, estaba asegurada por dos modestas locomotoras adquiridas por Williams a la casa inglesa Avonside Engine Co. De la misma procedencia eran los carriles y el material de vía, llegados por el ferrocarril del Norte hasta Villafría (35). Hasta la localidad de Arlanzón las obras discurrieron a buen ritmo, sin embargo el trazado de la línea fue costoso ya que transitaba por un terreno muy quebrado, no sólo en su parte serrana, sino al poco del inicio, al atravesar también la Sierra de Atapuerca. Hubo que salvar una pendiente de 500 metros entre los 890 metros de Villafría y los 1.375 del túnel del Manquillo. Este último representó la obra más costosa, encontrándose las dos brigadas de obreros que lo excavaron desde una y otra parte del puerto, el 8 de marzo de 1900. Anteriormente, entre marzo y mayo de 1899, se sucedieron varias huelgas promovidas por los obreros (36), destacando la que al año siguiente paraliza a 2.200 trabajadores, que es reprimida duramente por los patronos y las autoridades (37). Los obreros pedían una reducción de jornada laboral a doce horas y mejores condiciones de trabajo (38). A pesar de estos parones y otra

(34) Pedro FERNÁNDEZ DÍAZ-SARABIA: *El ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda (1890-1972)*. Salamanca, Junta de Castilla y León, 2003, p. 73. La memoria de 1892 sobre esta línea cantábrica, le cita con elogios y le califica como "autor del trazado y jefe de la construcción".

(35) Miguel MORENO GALLO, o. cit., p. 25.

(36) A.M.B.: *Diario de Burgos*. Sábado 13 de mayo de 1899. Durante estas fechas los cabecillas de las protestas son obreros naturales de la localidad industrial de Pradoluengo, que se dedican a trabajar en obras públicas cuando escasea el trabajo en la industria textil. El gobernador civil envió a la zona de Arlanzón fuerzas de la guardia civil para el mantenimiento del orden y protección de los esquiroleros.

(37) Juan José MARTÍN GARCÍA: *El desarrollo de la industria textil...*, pp. 653-654. La empresa no cedió a ninguna de las peticiones de los trabajadores.

(38) Además de obreros de los pueblos cercanos al trazado, que apetecían antes los jornales del ferrocarril -una peseta diaria-, que los del campo, también desarro-

serie de problemas, el 13 de octubre de 1900, el ferrocarril llegaba hasta Barbadillo de Herreros. En 1900, los promotores varían la denominación de la línea por la de sociedad minera The Sierra Company Limited (SCL), con sede en Londres, que a la vez que continuaba construyendo el ferrocarril, iba adquiriendo minas de hierro en la zona.

La función básica del ferrocarril era la de transportar minerales de hierro y carbón hasta los centros de consumo, como la capital de la provincia y sobre todo la siderurgia vizcaína. Las negociaciones con el ferrocarril del Norte para llegar a un acuerdo de tarifas, para hacer más económico este último traslado, fueron negativas, lo que supuso un nacimiento muy endeble para la rentabilidad de la compañía. Se pensaba extraer hasta un millón de toneladas anuales de mineral de hierro (39). La falta de un acuerdo económico con el Norte, demuestra la inexistencia de concreción del proyecto, que también se observa en otro rasgo, como fue el de mantener en vilo a otras localidades en cuanto a las posibilidades de uso para viajeros (40). Así, en 1900, John Harry White, en representación de The Sierra, solicita de Obras Públicas la concesión para la construcción de un ferrocarril entre Pineda de la Sierra y la Ría de Bilbao, como una manera de solventar la falta de acuerdo con Norte. Por estas fechas, White salía al paso de los rumores de la mala salud de la compañía, asegurando que la suspensión de obras, que le afectaba por entonces, obedecía al deseo de la sociedad de reorganizar su gestión sobre nuevas bases, habiendo despedido sólo a los peones. El resto de los trabajadores de SCL -maquinistas, jefes de estación, etc.-, seguían trabajando (41). La unión con Bilbao choca con los intereses de la

llaron su labor cuadrillas de obreros vascos, gallegos, portugueses y andaluces, que se alojaban en barracones.

(39) Miguel MORENO GALLO: El ferrocarril minero..., p. 27. La extracción costaba 3 pesetas por tonelada, el transporte hasta Villafría -67 kilómetros del ferrocarril minero-, suponía 1,5 pesetas, y su traslado a Bilbao -170 kilómetros por la compañía del Norte-, ascendía a 16 pesetas. Como puede observarse, la diferencia de costes era abismal.

(40) A.M.P.: Libro de actas y sesiones (1901-1902). Sign. 176, fol. 29. 4 de febrero de 1901. El ayuntamiento de Pradoluengo aprueba en esta fecha el siguiente acuerdo: "Se acordó también citar a los mayores contribuyentes y Junta municipal de asociados para gestionar sobre la construcción de un ramal de ferrocarril que de esta villa pueda enlazar en Arlanzón con el que proyecta construir Mr. Williams".

(41) Miguel MORENO GALLO, o. cit., p. 27.

línea de Burgos a Bercedo, apoyada por la Diputación. El 2 de diciembre de 1901 se constituye la Compañía Anónima Ferroviaria Vasco-Castellana (CAFVC), para construir el llamado ferrocarril directo Burgos-Bilbao, incluso el Madrid-Burgos-Bilbao, pero los proyectos son desconocidos. El capital inicial de la Vasco-Castellana era de 500.000 pesetas, y la propaganda esperaba que los inversores le hiciesen crecer hasta los 60 millones de pesetas. The Sierra arrendó su ferrocarril a la Vasco-Castellana. Williams, controlando la CAFVC, jugaba en varios planos, con lo que podía hablar en nombre de The Sierra, de CAFVC o en el suyo propio, según conviniese a sus intereses en cada momento. A principios de 1902 este personaje se encuentra en una situación de privilegio, al aparecer como promotor de un gran ferrocarril directo y no aparentar ser un especulador, sino un inversionista y empresario minero solvente (42). El 14 de enero de 1902, Williams, que se dice avecindado en Londres, se dirige a la Diputación en estos términos: "Que la Compañía anónima ferroviaria Vasco-Castellana se propone construir con toda brevedad y explotar el ferrocarril minero de uso particular de Pineda de la Sierra al Puerto de Bilbao, con objeto de transportar los minerales procedentes de las minas que posee en las provincias de Burgos y Logroño la Compañía Anónima Inglesa Sierra Company Limited" (43). Para ello la institución provincial debía traspasar la propiedad de los terrenos afectados y pagar 12.500 pesetas por kilómetro, que ascenderían a 18.750 en caso de que fuese de doble vía. El inglés también engatusó a la Diputación con la posible construcción hasta las villas de Aranda y Roa de otra línea. Para el ferrocarril entre Bilbao y Aranda, Williams pidió una subvención de 4.288.000 pesetas frente a los 3.000.000 que la Diputación ofreció.

El 19 de octubre de 1902 se procedió con toda pompa y cobertura periodística a la inauguración de las obras del CAFVC (44), si

(42) Luis SANTOS Y GANGES: *Burgos y el ferrocarril...*, p. 85. Además contaba con el apoyo de varios políticos como Fermín de Muguiro, Azcárate, Camilo García de Polavieja, Enrique Abella, el conde de Lascoiti, etcétera.

(43) A.D.B.: *Ferrocarriles*. Sign. 240/2.

(44) Miguel MORENO GALLO: *El ferrocarril minero...*, pp. 31-32. Para la ocasión se trajo una pala de plata repujada con mango de ébano y barrocos complementos elaborada en Manchester. En la inauguración, la Compañía mostró a los invitados que acudieron al evento -políticos, autoridades, clero, periodistas, etc.-, las grandes potencialidades del ferrocarril, con el puente de Arlanzón y las minas de Pineda como elementos estrella.

bien los trabajos fueron tan sólo puntuales hasta 1905. Ya para entonces comenzaron los escritos, quejas, denuncias judiciales y debates políticos sobre las manipulaciones y tejemanejes de Williams, lo que llevó a la retirada de subvenciones. En julio de 1906 el general Polavieja, presidente del Consejo de Administración de la CAFVC, propuso la segregación de los negocios mineros de la empresa, para centrarse exclusivamente en los aspectos ferroviarios y acelerar su terminación. Con este propósito, acudió a buscar financiación a los Estados Unidos y a Inglaterra, pero con resultados negativos. Tras varios escándalos, que afectaron a políticos como el propio Polavieja (45), en agosto de 1909 la CAFVC se hunde, y al año siguiente lo hace The Sierra, que tenía paralizado el ferrocarril. En julio de ese año se dictó un auto de procesamiento judicial contra Mr. Williams, quien ya había salido del país (46). A Williams se le exigía el pago de sendas fianzas de 50.000 y 500.000 pesetas, para quedar en libertad provisional y para atender responsabilidades civiles respectivamente. El ferrocarril de la Sierra estuvo paralizado hasta 1920, cuando en un contexto de euforia de la explotación del carbón, se constituyó en Madrid la Sociedad Anónima Ferrocarril y Minas de Burgos, que contaba ya con la línea Villafría-Monterrubio. Esta sociedad se hizo en 1921 con las minas de Alarcia y algunas otras, pero no logró poner en funcionamiento regular ni explotar los yacimientos, a lo que ayudaron los sondeos negativos del Instituto Geológico. Una Real Orden de 1923, dispuso la anulación de la autorización de ocupación del dominio público por el ferrocarril minero. En 1926 Ferrocarril y Minas de Burgos fue adquirida por otra sociedad, abandonándose la vía, que fue desmantelada durante los años treinta y cuarenta. La extracción de minerales de la Sierra no pareció una causa justificada para la construcción de este ferrocarril, aunque se disfrazase de sociedad solvente que se abría progresivamente a mayores negocios ferroviarios de líneas generales. Más bien todo el enrevesado proceso, pudo ser debido a los movimientos especulativos de Mr. Williams.

(45) *Ibidem*, p. 33. En la edición parisina del New York Herald apareció un retrato del general Polavieja en cuyo pie se podía leer: "acusado de grandes estafas".

(46) Luis SANTOS Y GANGES: Burgos y el ferrocarril..., p. 89.

2.2. El trenecito del Oja: el Ferrocarril Haro-Ezcaray (1916-1964)

El segundo proyecto ejecutado tuvo mayor vigencia, articulando el transporte de la comarca riojana del Oja durante cerca de medio siglo. Los primeros atisbos de creación de una línea entre la capital de la Rioja Alta y la villa serrana de Ezcaray datan de 1881, cuando se pretende impulsar un “ferrocarril económico” desde Haro hasta Santo Domingo de la Calzada, donando los ayuntamientos gratuitamente, los terrenos que la empresa necesitase. Posteriormente, en 1890 en un pleno de la ciudad calceatense se expresa que el ya citado promotor del tranvía a vapor de Haro a Pradoluengo, Alberto García Serrano, había expuesto la idea de trazar “un ramal de tranvía a vapor que partiendo desde el pueblo de Casalarreina pase por Santo Domingo y llegue a Ezcaray”. Hasta 1893 no se vuelve a tener noticias de esta línea, cuando en Santo Domingo se registran dos cartas sobre este “ferrocarril secundario”, y posteriormente en 1898 cuando el diario “La Rioja” señala que, “corren rumores de que existe un estudio de un tranvía eléctrico entre Haro y Ezcaray, y aseguran que se verá realizado en breve tiempo” (47). No será hasta 1909, al amparo de la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 1908, cuando se realice la petición formal de la línea. Un año después, el 1 de abril de 1910, la Gaceta de Madrid informa de que era la tercera que salía a subasta de las comprendidas en este Plan Oficial, y que estaba muy adelantada la tramitación de las obras, así como la presentación de los proyectos (48). En ellos se destaca que, “el único fin de este ferrocarril es el de poder llevar, a poco coste, todos los productos de la zona servida a los puntos de consumo”, y este pequeño coste suponía la vía estrecha, ya que la Ley obligaba a ello con el fin de encontrar concesionarios. Uno de los atractivos del final de la línea eran las potenciales riquezas mineras de la Sierra de la Demanda (49), cuya falta de explotación se

(47) José Luis AGUSTÍN TELLO: *Historia del ferrocarril Haro-Ezcaray...*, pp. 19-21. García Serrano solicita ayuda económica al ayuntamiento de Santo Domingo, consiguiendo la promesa de 20.000 pesetas, el terreno de la estación y el arrastre de materiales de la misma, siempre y cuando las obras estuviesen acabadas en un año. La intervención de los mayores contribuyentes aumentará la cifra en 1891 hasta las 30.000 pesetas. La lucha por la continuación hasta Ezcaray se debió en gran medida al fabricante textil de esta última localidad, Benito Gandasegui.

(48) El proyecto original es del ingeniero de caminos José Cebada Ruiz, de 9 de junio de 1908, reformado el 10 de octubre de 1909.

(49) La memoria de Cebada calculaba una capacidad productora de 300.000 a 400.000 toneladas al año. Sin embargo, antes de entrar en funcionamiento el ferrocarril, la mayor parte de las minas habían cerrado.

achacaba a la carencia de medios de transporte que las colocase en las industrias siderúrgicas de Vizcaya. Otra riqueza a comercializar era la agrícola de la vega del Oja y la forestal del valle de Ezcaray, calculada en un promedio diario de 300 carros de 3 toneladas, que durante la cosecha ascendían a 1.200, lo que se traducía en un aporte potencial de mercancías al nuevo ferrocarril de 79.000 toneladas al año. En cuanto al número de viajeros anuales, se calculaba que podría transportar en torno a los 137.000, teniendo en cuenta que el número de habitantes de la comarca era de 25.800 (50).

El proyecto establecía una circulación de 8 trenes de mercancías con una longitud total de 86 metros y 4 convoyes de viajeros al día, con una velocidad máxima de 40 kms/hora. Tras una reforma introducida en 1909, se estableció el presupuesto en 3.143.051 pesetas (51). Las estaciones serían Haro, Casalarreina, Castañares, Bañares-Cidamón, Santo Domingo de la Calzada, Santurde-Santurdejo, Ojacastró y Ezcaray.

CUADRO 2: Coste del ferrocarril Haro-Ezcaray, según el proyecto de Cebada Ruiz (1909)

<i>Concepto</i>	<i>Pesetas</i>	<i>Porcentaje</i>
Material de vía (raíles, traviesas, etc.)	1.077.538	34,28
Material móvil (locomotoras, vagones)	747.560	23,79
Explanaciones	484.272	15,41
Estaciones	314.049	10
Obras de fábrica y metálicas	183.367	5,83
Material de estaciones	112.350	3,57
Expropiaciones	102.634	3,26
Accesorios en general	45.195	1,44
Casillas de guarda-barreras, garitos varios	33.650	1,07
Telégrafo eléctrico	28.634	0,91
Pasos a nivel y variantes de caminos	13.802	0,44
<i>Totales</i>	3.143.051	100,00

Fuente: Agustín Tello (2002), p. 38.

(50) La movilidad de cada viajero se evaluaba en 5,68 viajes por habitante al año -por ejemplo, el índice referido a Vizcaya en la época era de 17-, con una media de 12 kilómetros recorridos por cada usuario. Por clases se adjudicaba un 4% a los de primera, 13% en segunda y el 83 restante en tercera clase, aunque cuando se

Como refleja el cuadro 2, el mayor porcentaje del coste corresponde como parece lógico, al material de vía y el material móvil, con cerca del sesenta por ciento del total. Los trabajos de explanación superarían por poco el 15% y las estaciones, con una tipología más que adecuada para esta pequeña línea, llegan a un redondeado 10 por ciento. Los ingresos de explotación previstos ascendían a 615.460 pesetas, 73.635 por tráfico de viajeros, 165.000 por transporte de minerales y 376.825 por tráfico de mercancías. Es decir, los ingresos supondrían una media de 18.811 pesetas por kilómetro, pero hay que decir que en 1917 -al año de su inauguración-, tan sólo se obtuvieron 5.666 pesetas. El concesionario debía empezar las obras en tres meses tras la adjudicación, trabajos que se obligaba a terminar en el plazo de dos años, y la concesión se hacía por 99 años. A pesar de salir a subasta en marzo de 1910, no es hasta febrero de 1913 cuando se adjudica a José Nicolás de Escoriaza y Fabro, vizconde de Escoriaza, como mejor postor (52). En mayo se iniciaron las obras con diferentes actos en Haro, Santo Domingo y Ezcaray, a los que asistió el ministro de Fomento, Miguel Villanueva (53). Para unir la nueva vía con la del ferrocarril del Norte -en su tramo Castejón-Bilbao-, se tuvo que realizar una costosa obra para las capacidades de la pequeña compañía, con el fin de salvar las desigualdades del terreno. También se tuvieron que realizar puentes de empaque sobre los ríos Tirón y Oja, además de desvíos de las carreteras de Pradoluengo a Haro y de Bañares a Santo Domingo. En la estación de Haro-Empalme se centralizaron los servicios de explotación y conservación. Las obras se comenzaron por el procedimiento de contrata, optando después la empresa por el sistema de

puso en marcha, entre las dos primeras no llegaban al 7 por ciento. En cuanto a los viajeros, los cálculos fueron inferiores a la media de los primeros diez años de funcionamiento, que se situó en torno a las 116.700 personas. Para más abundamiento en torno a un nacimiento frágil, las toneladas de mercancías transportadas fueron mucho menores a las previstas, tan sólo 23.300.

(51) José Luis AGUSTÍN TELLO, o. cit., p. 39. Sin embargo a esta cantidad había que añadir conceptos como el de imprevistos, el seguro de los obreros, gastos de Dirección y Administración, y los gastos de tasación y corretajes, con lo que la cifra total ascendía a 3.280.930 pesetas.

(52) La familia Escoriaza participó en la construcción de los ferrocarriles del Norte, en la MZA y en otras líneas secundarias como Sádaba-Gallur, Tranvías de Zaragoza, Tranvías de Cádiz-San Fernando, etc.

(53) *Ibídem*, p. 55. Amenizó el acto la Banda de Bailén, y la Sociedad Obrera de Haro colocó un arco de triunfo dando la bienvenida al ministro, finalizando los actos con un banquete.

administración, encargándose de los trabajos el eficiente industrial José Valverde. Los edificios y puentes fueron erigidos por los zaragozanos Señores Comps Hnos. Se instalaron 37.000 metros de vía, con traviesas de roble y un peso aproximado de los raíles de 2.300 toneladas. La superficie total de las estaciones de la línea alcanzaba los 4.272 metros cuadrados. En cuanto a los pasos de nivel se dispusieron 56 sin barreras y 8 con guardabarreras.

La Sociedad de este ferrocarril se constituyó legalmente el 8 de enero de 1915 en el Registro Mercantil de Zaragoza, con capital mayoritariamente aragonés, y entre los nueve componentes de su Consejo se encontraban el senador Juan Bautista Tejada y el diputado José García Sánchez. Desde la colocación de la primera piedra hasta la inauguración el domingo 9 de julio de 1916 (54), transcurrieron 1.148 días, debido a algunos pequeños parones en las obras. Todos los ayuntamientos de las localidades por las que pasaba la línea contribuyeron con la donación de los terrenos (55), además de algunas expropiaciones forzosas. Durante la primera etapa de funcionamiento, la compañía puso en circulación un total de cuatro trenes de pasajeros al día, combinados con los horarios de los trenes del ferrocarril del Norte. El Haro-Ezcaray contaba con 19 coches de viajeros y tres coches correo. Las locomotoras eran tres del tipo 4-4-0T, de fabricación británica, concretamente de la North British Locomotive Co. de Glasgow (56). Fueron adquiridas de segunda mano al ferrocarril asturiano

(54) Las muestras de júbilo con las que se inauguró el ferrocarril -fiestas amenizadas por bandas de música, manifestaciones cívicas y religiosas, etc.-, en todos los lugares por donde pasaba, son buena muestra de lo que suponía, desde los puntos de vista económico y como símbolo del progreso, una línea de estas características para toda una comarca. Una de las felicitaciones afirmaba que la línea traería riqueza y bienestar, ya que, "por donde ha circulado el ferrocarril, ha desaparecido la barbarie". La participación de los políticos liberales de la época en estas celebraciones, mantienen las connotaciones del sistema liberal muy cercanas al caciquismo. Así, a las celebraciones oficiales asistieron unos 250 invitados. A la cita no concurrieron el presidente del Consejo de Ministros, Romanones, ni el ministro de fomento, Rafael Gasset, ya que por entonces estaba en pleno apogeo la huelga general de los ferrocarriles del Norte. La inauguración fue glosada en periódicos como *Abc*, *El Debate*, *La Época*, *El Liberal*, *El Siglo Futuro*, *Diario Universal*, *La Correspondencia de España*, *El Heraldo de Madrid*, *El Heraldo de Aragón* y por supuesto, *La Rioja*.

(55) Eso sí, las experiencias de los anteriores proyectos fracasados que habían afectado a toda esta región, hacían que los ayuntamientos recelaran tanto respecto a los logros prácticos de iniciativas similares.

(56) José Luis AGUSTÍN TELLO: *Historia del ferrocarril Haro-Ezcaray...*, p. 112. Sus nombres eran Aragón, Rioja y Villanueva, y su fecha de fabricación, 1906. Su potencia era de 146 CV, su peso en vacío de 19.500 kgs., y en servicio de 24.000 kgs.

de San Martín del Rey Aurelio a Lieres, Gijón y El Musel, por 128.250 pesetas. Para hacernos idea de lo elevado del coste del transporte de viajeros, un billete de Haro a Ezcaray en 3ª clase costaba 1,90 pesetas, lo mismo que un kg. de carne de vaca o casi cinco litros de vino. Para la inmensa mayoría el viaje era un auténtico lujo. No digamos nada en 1ª, donde el coste ascendía a 3,40 pesetas. El personal de la época inicial era de 86 empleados, que con pequeños aumentos coyunturales será la media hasta su desaparición. En 1917 el ferrocarril transportó un total de 94.179 viajeros, recaudando por ello 77.365,52 pesetas, y 17.145 toneladas de mercancías, recaudando 115.272,33 pesetas. La media de viajeros transportados fue de 258 diarios, con un aprovechamiento del 30%. El 91,13% de los viajeros lo hizo en 3ª clase. El producto bruto por kilómetro representó ese año 5.666 pesetas, muy inferior al de otros ferrocarriles de vía estrecha, cuya media era aproximadamente de unas 13.600. Eso sí, para 1920 hay un incremento de viajeros del 32%. Durante el inicio de la andadura de este ferrocarril, se proyectaron nuevas líneas que ampliasen los 34 kilómetros existentes. Entre otras se estudió en 1921 la unión con Vitoria y Estella, y en 1923 la unión con la localidad soriana de Abejar, atravesando la Sierra de la Demanda. El motivo era intentar establecer contacto entre los dos importantes puertos que suponían Bilbao y Valencia, empalmando con la línea Burgos-Calatayud. El presupuesto total del segundo tramo citado, sería de 117 millones de pesetas. El proyecto fue desestimado, lo que produjo una gran contrariedad entre las autoridades y burguesías riojanas y vizcaínas, promotoras del mismo (57).

CUADRO 3: Personal contratado, viajeros y mercancías transportados en el fc. Haro-Ezcaray (1917-1960)

Año	Nº personal	Viajeros	Base 100=1923	Mercancías	Base 100=1923
1917	86	94.179	73,29	17.145	75,92
1918	-	99.788	77,65	18.841	83,43
1919	-	111.240	86,56	18.172	80,46

(57) *Ibíd.*, pp. 133-136.

<i>Año</i>	<i>Nº personal</i>	<i>Viajeros</i>	<i>Base 100=1923</i>	<i>Mercancías</i>	<i>Base 100=1923</i>
1920	91	124.428	96,82	15.516	68,70
1921	-	128.156	99,72	15.930	70,54
1922	-	126.041	98,08	19.318	85,54
1923	74	128.504	100	22.583	100
1924	-	120.779	93,99	30.587	135,44
1925	-	119.767	93,20	27.834	123,25
1926	84	113.800	88,55	46.763	207,07
1927	-	91.847	71,47	36.212	160,35
1928	-	86.825	67,56	35.118	155,50
1929	-	82.325	64,06	39.886	176,62
1930	-	78.682	61,23	47.846	211,86
1931	-	79.185	61,62	51.744	229,12
1932	-	77.810	60,55	47.723	211,32
1933	79	70.090	54,54	38.712	171,42
1934	76 (1935)	67.743	52,71	27.732	122,80
1939	72	58.214	45,30	21.274	94,20
1940	-	200.832	156,28	42.282	187,23
1941	-	274.794	213,84	49.843	220,71
1943	-	300.047	233,49	-	-
1944	89	305.681	237,87	42.493	188,16
1948	101	266.070	207,05	51.830	229,50
1950	-	223.108	173,62	-	-
1951	100	209.642	163,14	52.156	230,95
1956	89	150.000	116,72	34.000	150,55
1958	-	162.000	126,06	35.200	155,87
1960	80 (1962)	135.000	105,05	29.800	131,95

Fuente: Agustín Tello (2002), pp. 351-354.

El cuadro 3 -con base 100 en 1923-, nos muestra la evolución temporal del Haro-Ezcaray. En cuanto a los viajeros, los diez primeros años hubo un mantenimiento en torno a los 110.000-120.000 billetes. Es a partir de 1927 cuando se aprecia una bajada en picado, que deja en 1939 los niveles en un 45,3% con respecto a 1923. Entre las causas es fácilmente comprobable el alto precio de los billetes, mucho más caros que los de las líneas de automóviles que comienzan a generalizarse en la comarca. Sin embargo, la década de los 40 supone un auténtico repunte que eleva el número de viajeros hasta los 200.000 o 300.000 anuales, debido quizás a la utilización de los convoyes -menos vigilados por la guardia civil-, para “divertir” mercancías mediante el estraperlo, aunque no es descartable que las cifras se inflasen. En la década de los 50, los niveles de ocupación vuelven a descender paulatinamente. Por lo que se refiere a las mercancías, mantienen una evolución paralela a la de los viajeros durante la primera década, pero a través de los años 20 y 30 crecen hasta niveles superiores al 200% (1926, 1930, 1931, 1932), y las cifras se mantienen -si exceptuamos los años de la Guerra Civil-, hasta el cierre de la vía. No obstante, las toneladas previstas en el proyecto inicial, representan un objetivo imposible de cumplir, que será determinante para la inviabilidad del ferrocarril. Las dificultades económicas de los trabajadores de la línea se manifestaron desde los inicios, y desembocaron en 1925 en una carta de protesta ante la dirección, conminando al aumento de sueldos y a la recepción de una paga extra de Navidad, que se recibía en años anteriores y que se vio suspendida (58). La Dirección General de Obras Públicas deniega la petición, ya que aunque reconocen que los sueldos son bajos, “no eran de los peores”(59). Tras la Guerra Civil, a pesar de haber un aumento de viajeros, las condiciones salariales de los obreros del ferrocarril son muy precarias, cobrando la mayoría entre 7,5 y 8 pesetas al día (60). Para conocer más detalles de la vida

(58) *Ibidem*, p. 211. En la carta los obreros indican que no les guía ningún deseo de imposición, sino que con la gratificación “se nos compense en parte el déficit que los mezquinos haberes proporcionan a nuestros presupuestos para atender a las necesidades más imprescindibles de la vida”.

(59) Para los salarios y programas de bienestar industrial en una gran empresa ferroviaria (MZA): Tomás MARTÍNEZ VARA: “Salarios y Programas de Bienestar Industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935)”, en *Investigaciones de Historia Económica*, 4, 2006, pp. 101-138.

(60) Los obreros solicitan una subida que les equiparase con sus compañeros de RENFE, señalando que “nuestros haberes son los mismos que disfrutábamos antes

económica interna de esta línea, en 1931, una memoria de explotación asegura que se desarrolló normalmente, exceptuando el mes de octubre, en el que se paralizó el transporte de abonos minerales a causa de la huelga de las químicas de Bilbao, Luchana, etc. (61). Entre los productos transportados, destacan la remolacha y las patatas, que suponen entre las dos el 69,41 del total de las 50.895 toneladas de mercancías transportadas. Les siguen los abonos, con 6.332 toneladas, y las maderas, con 1.314. Otras mercancías destacadas son el carbón, el trigo y paja, cal, cemento, yeso y otros materiales de construcción. Los vinos y vinagres alcanzan las 434 toneladas, y es reseñable la poca importancia que suponen las lanas y borras -en total 135.811 kilogramos- que se importan hasta Ezcaray, cuya industria textil está en franco retroceso (62). Una cifra similar es la de los muebles, que se irá consolidando como una industria alternativa a la antigua pañería ezcarayense. Por estaciones, la que más mercancías moviliza es la de Santo Domingo con 13.642 toneladas, el 26,36%, seguida de Haro con el 19,40%, y Bañares con el 15,66% (63).

La situación calamitosa de la compañía en los años 1932-1933, le lleva a estudiar diversas opciones para mejorar y potenciar el transporte de mercancías, efectuando rebajas de hasta el 35% en las tarifas. Durante la Guerra Civil, a pesar de la disminución de tráfico de viajeros y mercancías, se obtuvieron discretos beneficios gracias a un riguroso control de costes. El 10 de febrero de 1936 se comenzaron a utilizar dos "autovías" de gasolina para viajeros, más baratos, rápidos y cómodos, que sustituían a los tradicionales "correos" de tracción a vapor (64). En la época de la autarquía de postguerra,

de nuestra Gloriosa Guerra de Liberación (...) con cuya cantidad podrá comprender V.E. [se dirigen al ministro de Obras Públicas] no nos alcanza ni para satisfacer nuestras necesidades más apremiantes". Sus peticiones fueron desoídas.

(61) José Luis AGUSTÍN TELLO, o. cit., p. 145. Ello obligó a realizar más tarde el transporte coincidiendo con la campaña de la remolacha. Es decir, en ocasiones el número de vagones era insuficiente y en otras escaso. Además, en 1931 no se le concede ayuda para adquirir seis vagones nuevos para mercancías, y deben afrontar gastos extraordinarios, como la reparación en la factoría vizcaína de Babcock & Wilcox de las locomotoras nº 2 y 3, cuyo importe ascendió a 28.211 pesetas.

(62) Juan José MARTÍN GARCÍA: El desarrollo de la industria textil..., pp. 577-629.

(63) José Luis AGUSTÍN TELLO, o. cit., pp. 146-148. En cuanto a los billetes vendidos, Haro expide el 32,54%, Santo Domingo de la Calzada el 24,41% y Casalarreina el 13,93 por ciento.

(64) *Ibidem*, p. 164. Estos automotores se construyeron en Zaragoza por Cardey Escoriaza S.A., con licencia de la berlinesa Eisenbahn Verkehrsmittel A.G. Estos

la compañía tuvo que hacer encaje de bolillos para acceder a las escasas partidas de carbón y gasolina existentes. Se usó en gran medida el carbón vegetal como combustible y gavillas de brezo para el encendido. Los resultados económicos tan desastrosos -ver cuadro 4-, llevan a intentar cerrar parcialmente en 1949 todas las estaciones, con la excepción de las de Haro, Santo Domingo y Ezcaray. Durante la década de los años 50 del siglo XX, se produce una caída aún mayor de su viabilidad. Tan sólo en 1952 existe un pequeño superávit, el resto son años con déficit que rondará los cuatro millones de pesetas en poco más de diez años (65). Entre 1953 y 1954 se inician estudios técnicos para convertir la línea en ancho normal -es decir, pasar de 1 metro a 1,676-, que parecen tomar cuerpo en 1956 con un presupuesto de 22.666.894 pesetas, según una resolución del ministerio de Obras Públicas, quien recabó el parecer de RENFE, empresa que se mostró bastante escéptica (66).

CUADRO 4: Ingresos y gastos del fc. Haro-Ezcaray (1917-1950)

<i>Año</i>	<i>Ingresos</i>	<i>Gastos</i>	<i>Ganancias/Pérdidas</i>
1917	192.637,85	160.553,91	32.083,94
1920	252.232,14	214.935,87	37.296,27
1926	376.522,86	328.531,93	47.990,93
1931	425.793,69	378.252,10	47.990,93
1932	387.775,15	410.325,35	- 22.550,20
1933	319.569,76	359.516,23	- 39.946,07
1941	640.472,00	580.374,00	60.098,00
1944	950.401,00	861.640,00	88.761,00
1946	1.221.004,00	1.176.667,00	44.337,00
1948	1.542.164,00	1.551.333,00	-9.169,00

Fuente: Agustín Tello (2002), pp. 111-189.

autovías estuvieron funcionando hasta el final de la existencia de la línea, circulando a unos 37 kms/hora, frente a los 22 kms/hora del correo.

(65) Así, en 1958 se llega a superar el millón de déficit y al año siguiente se alcanzan las 837.482 pesetas.

(66) Las tarifas mucho más baratas de RENFE -algunas en un 355%-, hacían aún más inviable el futuro de este ferrocarril. Además, las exigencias del Estado a las administraciones locales eran inasumibles.

En 1962 se produce una suspensión de pagos, agravada por un accidente cuya sentencia judicial hizo recaer las costas en la compañía, como responsable civil subsidiaria y que fue la puntilla para la línea. El 16 de enero de 1964 el ferrocarril Haro-Ezcaray realizó su último servicio. Una vez cerrado, fue necesario indemnizar a los trabajadores y pagar las deudas pendientes con los proveedores. El Estado se hizo cargo de todos estos gastos, incautando los bienes de la compañía. Es evidente que la principal causa de la desaparición fue la falta de rentabilidad económica, que ya se entrevee en sus inicios por la escasez de las explotaciones mineras, uno de los pilares en los que se sustentaron muchas líneas de este tipo y que era una de las potencialidades que ofrecía el trazado. Aunque los resultados iniciales fueron buenos, tampoco fueron espectaculares. También debemos añadir entre estas causas, la creciente competencia que suponía el desarrollo del transporte por carretera (67). Por otro lado, el aumento de sueldos en RENFE en 1962, conllevó un intento de aumento en las líneas de vía estrecha que la compañía no estaba en condiciones de asumir. Hay que tener en cuenta que desde 1916 hasta 1964 la duración del trayecto entre Haro y Ezcaray tan sólo se consiguió reducir en 5 minutos. Otras razones poderosas fueron los errores de previsión en el crecimiento de la población, que fue muy estable durante el periodo, un material de tracción obsoleto, la estacionalidad en el transporte de mercancías, los gastos de transbordo muy elevados, y las propias desavenencias en el seno de la familia Escoriaza, principal accionista del ferrocarril (68).

4. Conclusiones

Los 109 años que discurren entre 1855 y 1864, suponen el intento esforzado de las comarcas rurales situadas entre Burgos y La Rioja por coger -valga el símil-, el tren de la modernidad y el progreso. No porque este tren pasase por su puerta, sino por la necesidad vital de avanzar con los nuevos tiempos, en forma de consecución de líneas férreas y todo lo que ello suponía. Tras el análisis resumido de los avatares de los tres proyectos fracasados y de los dos ejecutados -si

(67) Este desarrollo se incrementó en los años 50, lo que conllevó la desaparición de varias líneas de vía estrecha: Bilbao-Begoña (1955), Cortes-Borja (1955), Monistrol-Montserrat (1957), Valencia-Nazaret (1957), Aznalcóllar-Cuchichón (1958), San Sebastián-Hernani (1958) o Valdepeñas-Puertollano (1963).

(68) José Luis AGUSTÍN TELLO, o. cit., pp. 239-253.

bien con debilidad manifiesta-, se pueden extraer algunas conclusiones. Hubo más interés en la instalación de ferrocarriles por parte de los usuarios finales, que por parte de sus representantes políticos provinciales y nacionales. Mientras estos se pierden en debates estériles sobre la conveniencia de su construcción, dibujando sobre el mapa mil proyectos ilusorios y hurtando un elemento básico para la intercomunicación y el crecimiento de mercados, gracias a un centralismo capitalino y un provincianismo cerrado en sí mismo, los políticos locales apuestan por la llegada del tren, aunque con ello se endeudasen por muchos años. El caso de Pradoluengo es paradigmático. En esta apuesta, además, los ayuntamientos jugaron la baza más socorrida de los tiempos de la Restauración para conseguir infraestructuras: la valiosa influencia de diputados y senadores bien situados en Madrid, cuya actuación, sin embargo, se reduce a la verborrea fatua característica de muchas de sus actuaciones. Tendrán que ser los capitales foráneos -bien por medio de personajes más cercanos a los manejos especulativos en el caso de Williams y el ferrocarril minero, bien de empresarios conocedores del sector en el caso de Escoriaza y el Haro-Ezcaray-, los que afronten la aventura de la instalación y explotación ferroviarias. Estas pequeñas líneas de vía estrecha, muestran sus carencias y falta de viabilidad prácticamente desde el principio, basadas como estaban en estudios demasiado optimistas sobre el crecimiento económico interno de las zonas de tránsito. En el caso del ferrocarril de la Sierra, cuya construcción se basó entre otros factores negativos en jornales de miseria para los obreros, y en los repetidos engaños hacia una administración que confiaba más en un apellido británico, que en los emprendedores locales por atractivos y viables que fueran sus proyectos, su propia "existencia" no supuso un revulsivo para la comarca, y quedó convertido muy pronto en una ruina abandonada, que por otro lado dio un fruto insospechado en los yacimientos de Atapuerca, hoy declarados patrimonio de la Humanidad. En cuanto al Haro-Ezcaray, si bien pudo ser un referente de progreso en su inicio, que incluso lo fue para el desarrollo de agriculturas como la de la patata y la remolacha, su propio desenvolvimiento prefigura una decadencia prematura y un mantenimiento hasta los años sesenta, que sólo puede considerarse como un milagro. En la actualidad, ambas líneas se han recuperado para el disfrute de los sentidos, con varios tramos transformados en vías verdes, dentro de ecosistemas puramente serranos de una indudable belleza.

Fuentes

- A.D.B.: Archivo de la Diputación de Burgos. *Ferrocarriles*.
- A.M.B.: Archivo Municipal de Burgos. *Diario de Burgos*.
- A.M.Be.: Archivo Municipal de Belorado (Burgos). *Actas y sesiones*.
- A.M.P.: Archivo Municipal de Pradoluengo (Burgos). *Actas y sesiones*.
- *Extracto de la Memoria relativa al Tranvía a vapor de Haro a Pradoluengo*. Madrid, Imprenta de Fernando Cao y Domingo de Val, 1891. 24 págs.

Bibliografía

AGUSTÍN TELLO, José Luis (2002): *Historia del ferrocarril Haro-Ezcaray (La Rioja) (1916-1964)*. Ezcaray, Amigos de Zaldiena. 417 págs.

DELGADO IDARRETA, José Miguel (Coord.) (2002): *Ferrocarril en La Rioja*. Logroño, Instituto de Estudios Riojanos. 223 págs.

DE LOS COBOS ARTEGA, Francisco (2003): "La Compañía Anónima Vasco-Castellana y Richard Preece Williams (1895-1923): angostas vías, ibéricas estafas", en *Studia Academica*, 14. 18 págs.

FERNÁNDEZ DÍAZ-SARABIA Pedro (2003): *El ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda (1890-1972)*. Salamanca, Junta de Castilla y León. 543 págs.

MARTÍN GARCÍA, Juan José (2000): *Trabajo rural - Trabajo industrial: Belorado y Pradoluengo (1833-1936)*. Burgos, Ayuntamientos de Belorado y Pradoluengo. 269 págs.

(2002): *La Rioja Burgalesa en los albores del siglo XX. La comarca Demanda. Oca-Tirón según la Geografía Médica del partido de Belorado del año 1904*. Burgos, Edición del autor. 342 págs.

(2005): *El desarrollo de la industria textil lanera en Pradoluengo (1720-1939)*. Tesis doctoral inédita, Universidad de Burgos. 923 págs.

MARTÍNEZ VARA, Tomás (2006): "Salarios y Programas de Bienestar Industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935)", en *Investigaciones de Historia Económica*, 4, págs. 101-138.

MORENO GALLO, Miguel (Coord.) (2002): *El ferrocarril minero de Villafría a Monterrubio de la Demanda (Historia y Naturaleza)*. Burgos, Diputación Provincial. 187 págs.

OJEDA SAN MIGUEL, Ramón (1982): *Miranda de Ebro en los siglos XVIII y XIX*. Miranda de Ebro, Ayuntamiento. 319 págs.

SANTOS Y GANGES, Luis (2005): *Burgos y el ferrocarril. Estudio de Geografía Urbana*. Burgos, Dossoles. 393 págs.