

“LA RIOJA”, LOGROÑO Y LOS FERROCARRILES A FINES DEL SIGLO XIX

José Miguel Delgado Idarreta*

EL FERROCARRIL LOGROÑO-PAMPLONA

El 15 de enero de 1889 aparecía el diario *La Rioja* de Logroño, que tomaba por nombre el de su región. Una de las razones que motivaban a sus fundadores la salida a la calle era la defensa de los problemas particulares de esta provincia de Logroño, mostrando un gran interés por el municipio y la provincia en general, pues sus “funciones no pueden ser desatendidas ni un solo momento”¹.

Un tema que va a abordar muy pronto *La Rioja* va a ser el del ferrocarril. En 1889 las comunicaciones en la provincia son bastante deficientes; éstas siguen, tanto por carretera como por ferrocarril, la línea del Ebro. Es decir, su entrada se realiza por Alfarocalahorra al este y tras pasar por Logroño tienen su salida al oeste por la ciudad de Haro. Las comunicaciones ferroviarias terminan ahí; las que se realizan por carretera se extienden además por el interior de la provincia, pero “cada vez se veían en peor estado y con menos perspectivas de actualización y modernización”².

* Departamento de Historia Contemporánea del Colegio Universitario de Logroño.

1 *La Rioja*. Prospecto, s.f. A(rchivo) N(ueva) R(ioja); recogido en mi artículo “Introducción al estudio de un diario político del siglo XIX: “La Rioja” CUADERNOS DE INVESTIGACION del Colegio Universitario de Logroño (mayo-diciembre - 1977). Tomo III, fasc. 1 y 2. Págs. 137-147.

2 DELGADO, J.M. “Notas sobre los ferrocarriles en Logroño a finales del siglo XIX”. CUADERNOS DE INVESTIGACION del Colegio Universitario de Logroño (diciembre - 1978). Tomo IV, fasc. 2. Pág. 133.

Así, cuando se conoce la noticia de que el 23 de enero de 1889 se va a realizar en Viana una reunión para hablar de un proyecto de ferrocarril Pamplona-Logroño, el Ayuntamiento y la Cámara de Comercio de esta última ciudad se aprestan para su asistencia. A la comitiva se unirán los representantes de la prensa local que harán la correspondiente información de la reunión.

“Entusiasmo, animación, alegría, fervientes deseos por la realización de un ansiado proyecto, unanimidad de votos, condensación de un mismo pensamiento, conformidad hacia una idéntica aspiración, lo que une, lo que vivifica, lo que compenetra..., todo eso hubo en la asamblea”; de esta forma describe el corresponsal de *La Rioja* la reunión celebrada en Viana en estos primeros días del año 1889³. Como se vé, el interés mostrado por las autoridades logroñesas primero y por la prensa después, por el ferrocarril no podía ser más patente. A partir de este momento y constantemente *La Rioja* anotará en sus páginas cualquier noticia, o su propio pensamiento, sobre todo lo que fuera ocurriendo referente al mencionado ferrocarril Logroño-Pamplona.

Interés de la prensa que no decaerá ni en los momentos más difíciles. Este, sobre todo al principio, es grande. Así, al enterarse que una comisión de diputados navarros se dirige a Madrid para gestionar la resolución del ferrocarril, el periódico dirá que “ánimo y no cejar, señores interesados; las buenas causas se logran pronto cuando se despliega el debido interés y actividad”⁴. Que éste no era sólo local lo muestra el hecho de que el corresponsal de *La Rioja* en Pamplona, pocas fechas después, recogiendo noticias de la capital Navarra, dice que el entusiasmo que se ha despertado por el proyecto es grande y que el deseo general y el suyo en particular es que el proyecto sea pronto una realidad⁵. Si a esto unimos que otras comisiones se han puesto “en relación con casas extranjeras”, para gestionar “otros detalles del mismo negocio”, al parecer relacionado con cuestiones de dinero, supondrá *La Rioja* que “en su día habrá mucho adelanto y que tan importante proyecto puede ser un hecho en el plazo más corto posible”⁶.

Poco a poco y a lo largo del año *La Rioja* irá poniendo a sus

3 *La Rioja*, número 10 del 25-I-1889. A.N.R.

4 *La Rioja*, número 14 del 30-I-1889. A.N.R.

5 *La Rioja*, número 18 del 5-II-1889. A.N.R.

6 *La Rioja*, número 27 del 15-II-1889. A.N.R.

“LA RIOJA” Y LOS FERROCARRILES

lectores al día de las cuestiones que se van tratando. Así, a finales de abril comunicará “que se vienen celebrando conferencias entre el señor Legorburu, autor del proyecto, Mr. Hamelin, concesionario del ferrocarril, llamado del Bidasoa, varios ingenieros franceses y un conocido capitalista y hombre de negocios de Bayona”. El motivo de estas relaciones era llevar adelante “la construcción de la importante línea férrea”⁷. Conversaciones que al parecer no tuvieron el éxito esperado, pues pocos días más tarde se quejaba el periódico de que los negocios no iban tan encarrilados como parecía en principio por “no ser todos aquellos representantes de la misma opción acerca del trazado”. Hecho que provocó que *La Rioja* fustigase a las autoridades locales señalando que “si nuestro Ayuntamiento opina que los árboles y negocios que se tuercen ha de enderezárseles de jovencitos, debe determinarse a obrar lo más rápidamente posible antes que nuevos compromisos o decisiones dificulten su labor”⁸.

Estos hechos, de todas formas, no supusieron un freno en las actividades mantenidas por *La Rioja* en este asunto. El 28 de abril, es decir, dos días después de la anterior noticia, se notificaba al Presidente de la Cámara de Comercio de Logroño que se había firmado un contrato para verificar los estudios del ferrocarril⁹. La alegría fue lógica, por la importancia del telegrama en sí y por el recibimiento que el primero de mayo se hacía al ingeniero señor Legorburu a su llegada a Logroño con motivo de orientarse de por dónde debía atravesar la vía el Ebro.

La importancia de la línea estrivaba no sólo en el hecho de lo que suponía unir a las dos capitales, Pamplona y Logroño, a través de las tierras más ricas de Navarra, sino porque una vez construida la línea “estaremos en comunicación directa con Francia¹⁰ ... y obtenido esto es casi segura la prolongación a ésta del ferrocarril de Madrid a Soria”¹¹. Como se ve las aspiraciones no eran pequeñas. La inter-

7 *La Rioja*, número 81 del 23-IV-1889. A.N.R.

8 *La Rioja*, número 84 del 26-IV-1889. A.N.R.

9 Telegrama recogido por *La Rioja* en su número 86 de 28-IV-1889. El mencionado telegrama decía: “Al Presidente de la Cámara de Comercio. Logroño - Cábenos la satisfacción de participar a la Cámara de Comercio, que se ha firmado el contrato para verificar los estudios del ferrocarril de Logroño a Pamplona - Baztán”. D. Antonio Baztán y Goñi era diputado provincial por Los Arcos.

10 Decía *El Tradicionalista* de Pamplona el 1 de mayo de 1889 que el éxito de esta línea suponía la posibilidad de “creer que no se tardarán muchos días en adjudicar los estudios para prolongar hasta Pamplona el ferrocarril del Bidasoa”.

11 *La Rioja*, número 89 del 2-V-1889. A.N.R.

pretación, por otra parte, no estaba fuera de lugar. Por estas fechas se entraba en un gran período de actividad en la construcción del ferrocarril Torralba-Soria; todavía no se había admitido definitivamente su continuación a Castejón. En Soria, al parecer, preferían la unión Soria-Logroño y así lo recoge *La Rioja*: “han sido muy bien recibidos en Soria los acuerdos de la Diputación de Navarra relativos al ferrocarril de Pamplona a Logroño; en la construcción del cual ven los sorianos lo mismo que nosotros, segura garantía de la prolongación de la línea de Torralba a Soria en el trayecto Soria-Logroño”¹².

Las noticias sobre pequeñas rectificaciones de trazado, de tomas de postura del ingeniero Legorburu, etc., siguieron asomando a las páginas de *La Rioja* a lo largo de los restantes meses del año 1889. Aunque casi podría decirse que la cuestión había quedado relegada a un segundo plano informativo. Sólo a finales del año el ferrocarril Logroño-Pamplona volvió, al menos esporádicamente, a las primeras páginas de la actualidad. El motivo fue que el corresponsal de *La Rioja* en Madrid en uno de sus telegramas¹³ señalaba que el diputado señor Rodrigañez apoyó “una proposición de ley para la construcción de un ferrocarril de Logroño a Pamplona. La Cámara lo tomó en consideración, pasando a las secciones para que nombrasen la comisión dictaminadora”¹⁴.

Pero, al parecer, el tema seguía parado. Al aproximarse el día del aniversario de la reunión de Viana, que tuvo por objeto “entablar las bases para la construcción de un ferrocarril que partiendo de Logroño viniese a atravesar el corazón de la fértil Navarra” el periódico se quejaba de la “aparente indiferencia con que algunas corporaciones de Logroño tratan un asunto tan vital”, por lo que un año después no había ningún resultado práctico, “máxime cuando Logroño sería una de las poblaciones que con menos sacrificios conseguiría más beneficios, y que para realizarlo cuenta a su alcance con personas de gran valía”¹⁵.

De todas formas las noticias que llegaban de la Cámara de los

12 *La Rioja*, número 97 del 11-V-1889. A.N.R.

13 Así se llamaba una de las secciones que *La Rioja* mantiene durante los primeros años de andadura, incluso ya entrado el siglo XX. Sobre las secciones del diario ver mi trabajo ya mencionado de “*Introducción al estudio de un diario...*”.

14 *La Rioja*, número 280 del 19-XII-1889. A.N.R.

15 *La Rioja*, número 301 del 16-I-1890. A.N.R.

“LA RIOJA” Y LOS FERROCARRILES

Diputados eran positivas. El 8 de febrero de 1890 se notificaba que se habían nombrado las comisiones que “han de dictaminar sobre la proposición del ferrocarril”¹⁶. Casi dos meses habían tardado para llegar a un acuerdo respecto a la formación de la comisión correspondiente. De todas formas todo parecía ir bien y rápido, pues al día siguiente *La Rioja* decía que “el dictamen, completamente favorable al proyecto... se halla sobre la mesa para su discusión y aprobación”¹⁷. El 23 del mismo mes el corresponsal en Madrid, y de nuevo en su sección telegramas, decía que también “la comisión del Senado ha aprobado el dictamen a favor del ferrocarril de vía ancha de Logroño a Pamplona”¹⁸. El 26 se aprobaba definitivamente en el Senado¹⁹. El 6 de marzo la Reina Regente, María Cristina de Habsburgo, sancionaba la ley. El 16 lo publicaba *La Gaceta de Madrid* y, por fin, el 18 de marzo de 1890 aparecía en el Boletín Oficial de la Provincia²⁰.

Lógicamente ante estas noticias comienzan a apuntarse las cuestiones de orden. La línea se construirá por partes. Cuando una de ellas esté construida se pondrá inmediatamente en explotación, mientras se irá terminando la siguiente fase y se comenzará una tercera fase. Así hasta completar toda la línea. Pero, a la vez también, surgen los problemas sobre si los trabajos “han de comenzar por Logroño o por Pamplona”. Para ello se aducen razones de mercado, así *La Rioja* dirá que si comienza por Logroño “en todo el tiempo que dure la terminación de la línea tenemos tiempo de habituar el comercio de las poblaciones cercanas a realizar sus transacciones con nuestros mercados”. También se piensa que puede ser Pamplona el punto de partida y aunque se considera justo, se arguye que “en Navarra está muy arraigado el espíritu regional, y siempre que un comerciante se encuentre con las mismas facilidades acudirá a Pamplona con preferencia a Logroño”. Aunque al parecer la primera opción supondría una merma de las ganancias de la empresa cons-

16 *La Rioja*, número 321 de 8-II-1890. A.N.R. La comisión según se señalaba al día siguiente estaba compuesta por los señores “Salvador (D. Amós), presidente; Cruz, Garnica, Martínez Aquerrecha, Calbetón, Sagasta (D. José) y Ruiz de Galarreta, secretario...”.

17 *La Rioja*, número 322 de 9-II-1890. A.N.R.

18 *La Rioja*, número 334 de 23-II-1890. A.N.R.

19 *La Rioja*, número 337 de 27-II-1890. A.N.R.

20 *Boletín Oficial de la Provincia*, número 215 de 18-III-1890. Biblioteca Provincial. Vide apéndice.

tructora “porque el tráfico de Estella a Pamplona es mayor que el de Logroño a aquel punto”. A esto el periódico hace una llamada de atención al Ayuntamiento para que “compense en alguna forma esta minoración de ingresos. A ello le ayudarán seguramente los municipios de Viana y Los Arcos, para los cuales no puede ser indiferente que el ferrocarril beneficie a sus administrados cuatro años antes o después”²¹. La razón era lógica; estas últimas poblaciones estaban más unidas comercialmente a Logroño que a Pamplona por su propia situación geográfica, que en el caso de Viana aún era más patente.

Una serie de maniobras dilatorias hicieron que *La Rioja*, en julio de 1890, vuelva a presionar sobre la administración local pues consideraba que existía demasiada pasividad, cuando se trataba de un asunto que debía interesar plenamente a Logroño y veían que no se le concedía “toda la importancia que en sí lleva”²². Incluso en septiembre decía que se tenía el ferrocarril Pamplona-Logroño en tal olvido que “no sabemos ya ni si se estudió”²³. Maniobras dilatorias realmente graves: se trataba de problemas económicos. Pero una vez más volverá a renacer la esperanza cuando el corresponsal en Madrid en telegrama que envió a las 12,15 de la noche del 20 de septiembre decía que “los concesionarios del ferrocarril de Pamplona a Logroño después de vencidas las dificultades que se presentaban, han entrado en negociaciones con algunos banqueros extranjeros y se espera que muy pronto quedarán ultimadas favorablemente aquéllas”²⁴.

Los problemas, a pesar de todo, seguían presentes. Por ello las poblaciones afectadas deciden reunirse en Los Arcos el 12 de noviembre de 1890 para ver si “se pueden zanjar los obstáculos que se oponen a la realización de este proyecto”. Para ello se reúne, primero, el Ayuntamiento de Logroño. Su presidente, Rodríguez Paterna “hizo ver la importancia —dice *La Rioja*²⁵— para esta ciudad del ferrocarril indicado y lo muy oportuno que era una comisión que pasase a Los Arcos y que en consonancia con lo tratado en la anterior reunión habida en Viana, se prestase todo el apoyo posible a proyecto tan importante para Logroño”. Tras la disertación del

21 *La Rioja*, número 347 de 5-III-1890. A.N.R.

22 *La Rioja*, número 442 de 8-VII-1890. A.N.R.

23 *La Rioja*, número 495 de 11-IX-1890. A.N.R.

24 *La Rioja*, número 503 de 20-IX-1890. A.N.R.

25 *La Rioja*, número 546 de 9-XI-1890. A.N.R.

“LA RIOJA” Y LOS FERROCARRILES

Alcalde se nombró la comisión oportuna²⁶. *La Rioja* envió también a una representante: el hijo del Director don Francisco Zaporta; además *El Demócrata*, periódico que también sobresalía por estas fechas en Logroño, envió a su mejor periodista don Rafael Ortóneda²⁷.

La realidad fue que, a pesar del éxito de la reunión, el año 1890 terminó sin que nada se resolviera. Más problemático comenzaba 1891, pues el Ayuntamiento de Pamplona deseaba cambiar la ubicación de la estación en dicha ciudad, rechazando incluso, si fuera necesario, el proyecto aprobado por el gobierno²⁸; el Ayuntamiento de Estella pretendía algo similar²⁹ y, esto era lo más peligroso, aparece la posibilidad de construir un ferrocarril de vía estrecha, con lo que el proyecto salía claramente de sus cauces iniciales³⁰.

El proyecto estaba abocado al fracaso. *La Rioja* en marzo de 1891 escribía una editorial titulada “Proyecto en peligro”, donde claramente mostraba esta situación. No olvidemos que hacía un año que la Regente había sancionado la ley y que habían pasado más de dos años desde la primera reunión de Viana. *La Rioja* se quejaba de que el silencio de la prensa navarra era más que significativo, pues en el fondo callaban que en “la Diputación (Foral de Navarra) existen corrientes favorables a los ferrocarriles de vía estrecha”. Pero el asunto era, aún, más grave, los intereses de la Compañía del Norte terminarían por prevalecer. Esto obligaba a *La Rioja* a continuar su editorial diciendo que “la línea estrecha significa que esta empresa (Compañía del Norte), un auxilio, que traiga a sus estaciones de empalme materias que transportar y la vía ancha hasta Pamplona primero, y hasta Pasajes después es una amenaza de construir más o menos pronto una línea que había de hacerle la competencia en la parte más sana de su recorrido”. Terminaba haciendo una relación

26 *La Rioja*, número 546 de 9-XI-1890. A.N.R. Dice que la comisión la formaban el alcalde Rodríguez Paterna y los señores Farias y Vidaurreta. Los dos primeros ya habían estado en la reunión de Viana.

27 Ver acta de la reunión celebrada en Los Arcos el 12 de noviembre de 1890. Archivo Ayuntamiento de Los Arcos legado 123/10. documento s/núm.

28 Sesión Ayuntamiento de Pamplona de 17 de noviembre de 1890, recogido en *La Rioja*, número 553 de 18 XI-1890. A.N.R.

29 *La Rioja*, número 562 de 28-XI-1890. A.N.R. Copia a *El Tradicionalista* de Pamplona.

30 *La Rioja*, número 630 de 20-II-1891. De nuevo recoge la noticia de *El Tradicionalista*.

sucinta de lo ocurrido en Viana y Los Arcos y allí a nadie se le ocurrió hablar de vía estrecha, pero cuando todo parece ultimado y dispuesto para el comienzo de las obras “es cuando se le ocurre a la Diputación Navarra, la conveniencia de vía estrecha, olvidando los gestos y compromisos adquiridos, pasarse al campo del señor Conde de Villepaterna que es el de la Compañía del Norte...”³¹. Se había destapado la realidad. El interés de una Compañía era el de un señor particular; la corrupción permitía el beneficio de uno frente al beneficio de todos.

Su fuerza debía ser grande. Hubo movilizaciones en favor del interés general, pero nada se consiguió. Así Mendigorriía ofrecía a su Diputación “un canon de cinco céntimos por cántara de vino, roba (sic) de trigo, que se exporte durante 16 años” en beneficio de la línea³². Logroño se comprometía a pagar diez mil pesetas por cada kilómetro que recorriera dentro de la provincia³³; no era mucho dada la dirección, pero el dato era significativo del interés del Ayuntamiento.

Todas estas cuestiones hicieron que la Diputación de Logroño, que hasta este momento nada había hecho, pues en realidad no le afectaba el problema, entrara también en el asunto. Así el día dos de abril de 1891 los diputados provinciales Amós Salvador, Amusco e Iribarren propusieron que una comisión se dirigiera a la Diputación Foral para intentar “remover los obstáculos que puedan impedir la pronta realización del ferrocarril de vía ancha”. La idea se apoyó, no sin alguna controversia³⁴. La lucha estaba abierta. Logroño y su prensa apoyaban el proyecto inicial; la Diputación Foral y el diario *La Lealtad Navarra* se inclinaban por el señor Conde de Villapaterna. *El Tradicionalista* de Pamplona, aunque con una postura un tanto ambigua, se inclinaba hacia la vía ancha. El mes de abril de 1891 fue, a través de la prensa, una lucha dialéctica. *La Rioja*, en su afán de informar, recogió todas las posturas. Incluso *El Calahorrano* tomó su propio partido³⁵.

31 *La Rioja*, número 648 de 14-III-1891. A.N.R.

32 *La Rioja*, número 650 de 17-III-1891. A.N.R.

33 *La Rioja*, número 651 de 18-III-1891. A.N.R.

34 *La Rioja*, número 662 de 3-IV-1891. A.N.R.

35 *La Rioja*, números 661, 662, 664, 666, 668, 670, 671, 672, 673, 675, 677, 680, 681, 683, 685 de fechas, 2, 3, 5, 8, 10, 12, 14, 15, 16, 18, 21, 24, 25, 28 y 30 de abril de 1891. A.N.R. Incluso entró en liza *El Calahorrano*, número 15 de 12-IV-1891. He-

“LA RIOJA” Y LOS FERROCARRILES

Después el silencio. El 3 de julio volvía el asunto a la prensa. “La Diputación Foral de Navarra ha resuelto al fin el apoyo que ha de prestar a los ferrocarriles, decidiéndose por la vía estrecha...”³⁶, decía *La Rioja*. Los intereses particulares triunfaban así ya claramente. La queja, ante la situación, se generalizó. *El Guipuzcoano* de San Sebastián decía pocas fechas más tarde que si no se construye el Logroño-Pamplona no hay esperanza del Pamplona-Pasajes. La línea —dirá *La Rioja*— deberá llamarse Logroño-Pasajes, pero no sirve de nada³⁷. La idea de un ferrocarril Madrid-Torralba-Soria-Logroño-Pamplona-Pasajes-Alduides (Francia) quedaba abocado definitivamente al fracaso.

Curiosamente tampoco se hizo el de vía estrecha. Lo que obligaba a decir a *La Rioja* años después que “la fatalidad hizo que se atravesara en nuestro camino otro ferrocarril de vía estrecha que desde el primer momento consideramos imposible y lo combatimos con toda energía; nos venció, porque trabajaron más sus amigos de Pamplona que sus enemigos de Logroño y hoy las aguas del Ebro no reflejan los trenes de una ni de otra clase”³⁸.

EL FERROCARRIL TORRALBA-SORIA-LOGROÑO

En las páginas anteriores he hecho varias veces referencia a la importancia de la construcción del ferrocarril Pamplona-Logroño por lo que suponía la posibilidad de llegar a construir un ferrocarril desde Madrid a Francia por Soria, Logroño y Pamplona. Por ello es necesario reseñar también aquí cuáles son las posiciones de las autoridades locales y provinciales y la prensa de Logroño ante esta coyuntura.

La primera alusión que se hace al respecto es el 11 de mayo de 1889 a raíz de la opinión de los sorianos sobre la prolongación

meroteca Diputación Provincial de Logroño. Tomaba partido en contra de Logroño, diciendo que si la vía Pamplona-Logroño podía suponer ir en contra de la línea Soria-Castejón-Sangüesa iba a perjudicar a la región que el señor Redal representaba (era diputado provincial por Calahorra). Había que tratar en todo caso de hacer que esta línea fuera Soria-Calahorra-Navarra, para compensar a toda la provincia.

La controversia continuó durante parte del mes de mayo.

36 *La Rioja*, número 735 de 3-VII-1891. A.N.R.

37 *La Rioja*, número 751 de 22-VII-1891. A.N.R.

38 *La Rioja*, número 1733 de 18-X-1894. A.N.R.

del Torralba-Soria hasta Logroño, que enlazaría con el programado Logroño-Pamplona³⁹. Por segunda vez aparece en *La Rioja* el tema reproduciendo una noticia de *El Tradicionalista* que decía que el ferrocarril Soria-Castejón, lo que parece indicar que este trayecto era un hecho, se construirá “un ramal del que partiendo de Madrid y tocando en Soria y Logroño llegará a Francia por el Roncal”. Ferrocarril que será subvencionado por el Estado a razón de 60.000 pesetas el kilómetro. Hecho éste que hizo exclamar a *La Rioja* que “mucho celebraremos que no se equivoque nuestro colega”⁴⁰.

La cuestión parece obviarse durante muchos meses. Al menos no se penetra en ella con verdadera intención. Sólo cuando implica algún interés directo con el ferrocarril Logroño-Pamplona vuelve a plantearse el tema y con frecuencia con una cierta superficialidad. La realidad es que hasta finales de noviembre de 1890, como vemos ha pasado año y medio desde las anteriores alusiones, el ferrocarril Torralba-Soria-Logroño no parece citado directamente en la prensa. *La Rioja* notificaba que los trabajos del recorrido se llevaban a un gran ritmo y que pronto quedará ultimado el trayecto; “la noticia es de gran interés porque seguimos creyendo que en su día esta línea pasará por Logroño”⁴¹. No olvidemos que en estas fechas los intereses del ferrocarril Pamplona-Logroño que están presentes de nuevo en la reunión de Los Arcos y que las posibilidades de su construcción todavía son grandes. Estaban lejos de la realidad. Realidad que por otra parte no era la del momento, pues en la sesión municipal de Logroño del 27 de diciembre de 1890 se leía una “instancia de la comisión gestora del ferrocarril de Torralba a Los Alduides por Soria y Logroño, en el que se interesaba la construcción de un puente sobre el río Ebro pagado con fondos municipales y el dictamen de la comisión correspondiente”⁴².

Esta problemática, tal como acontecieron los hechos finales de la línea Pamplona-Logroño, no vuelve a tratarse por la prensa. Sólo esporádicamente surge en los periódicos en 1893. Así en una editorial de *La Rioja* tratando de los posibles ferrocarriles de los Cameros dirá que se impone el de Torrecilla a Logroño, que unido al de Logroño a Pamplona “que se hará con el tiempo haya o no apoyo ofi-

39 Supra nota 12.

40 *La Rioja*, número 186 de 29-VIII-1889. A.N.R.

41 *La Rioja*, número 563 de 29-XI-1890. A.N.R.

42 *La Rioja*, número 586 de 28-XII-1890. A.N.R.

“LA RIOJA” Y LOS FERROCARRILES

cial”⁴³, complementarán la línea desde Madrid. Esta era, en realidad la posibilidad que intentaba mostrar, pero que en ese momento era ya muy remota. La idea, sin embargo, vuelve a surgir en abril de ese mismo año, pues con la llegada de “Monsieur Otlet, ingeniero constructor de ferrocarriles, asegúrase que la prolongación de la vía férrea desde Torralba hasta Logroño será un hecho y que la nueva compañía explotadora llevará a cabo con rapidez las obras”⁴⁴.

De todas formas la idea no se abandona con facilidad por *La Rioja*. Su corresponsal en Madrid remitirá un telegrama en el que se especificaba que se trabajaba “eficazmente para que la prolongación del ferrocarril de Torralba a Soria enlace en Logroño y no en Castejón”, aunque al final añadía que se encontraban dificultades para conseguirlo⁴⁵.

Durante dos años se pierde cualquier referencia al asunto. El 17 de marzo de 1895 y con gran escepticismo por parte de *La Rioja* que llegó a decir que la noticia iba a hacer encogerse de hombros a los lectores porque aquí somos poco aficionados a los ferrocarriles (no estaba exento de razón), señalaba que en el “Senado se ha reproducido el proyecto de ley concediendo un ferrocarril de Soria a Logroño; es decir de Logroño a Madrid directamente”⁴⁶. Escepticismo que era bastante natural, pues como se muestra hoy día, casi cien años después, esta idea sigue siendo sólo una aspiración que ya casi ni se contempla.

EL FERROCARRIL BILBAO-VITORIA-LOGROÑO

Un tercer ferrocarril va a aparecer también en la prensa de esta última década del siglo XIX. Se trata del Bilbao-Vitoria-Logroño, que encontró “defensores entre la prensa de las tres capitales”, por lo que se reclama que ocurriera igual con los municipios⁴⁷. La primera vez que surge este nuevo ferrocarril en la prensa riojana es en julio de 1894. Se planteó cuál era el punto de partida de este nuevo problema: “Logroño tiene relaciones muy activas con Vitoria y sobre

43 *La Rioja*, número 1199 de 21-I-1893. A.N.R.

44 *La Rioja*, número 1273 de 22-IV-1893. A.N.R.

45 *La Rioja*, número 1359 de 6-VIII-1893. A.N.R.

46 *La Rioja*, número 1861 de 17-III 1895. A.N.R.

47 *La Rioja*, número 1662 de 27-VII-1894. A.N.R.

todo con Bilbao, un nuevo ferrocarril facilitaría estas relaciones”. Sobre esta base debiera estudiarse el nuevo proyecto y si resultaba de interés, “pónganse de acuerdo las diputaciones y los ayuntamientos”⁴⁸.

En concreto el Ayuntamiento de Logroño con su Alcalde, Marqués de San Nicolás, al frente aceptaron la nueva idea. Se encargó a una comisión municipal que escribiera a los ayuntamientos de Bilbao y Vitoria para ponerse de acuerdo en el proyecto. Esta actitud es aplaudida por *La Rioja*, pues, “idea buena que llegue a su conocimiento deben aceptarla y procurar su realización; muchos fracasarán por falta de medios u otras causas, pero nadie atribuirá su fracaso al Ayuntamiento”⁴⁹. Esta postura entusiasta se reflejó también en la prensa vitoriana que recogía cartas “de distintos pueblos de la Rioja alavesa que acogen con entusiasmo la prolongación hasta Logroño del ferrocarril Bilbao-Vitoria”. Motivo por el que *La Rioja* vuelve a pedir con insistencia que se pongan de acuerdo “los ayuntamientos interesados en el acuerdo”⁵⁰.

A pesar de este entusiasmo inicial *La Rioja* se muestra algo excéptica. No pueden olvidar los fracasos anteriores. “Hace algún tiempo —dice— tuvimos en las manos un ferrocarril que a estas horas podía estar construido; con él era cosa segura, cuando menos, una línea de Madrid a Soria, Logroño, Pamplona, Pasajes..., pero mostremos mayor empeño, si cabe, en que no suceda con el ferrocarril de Logroño a Vitoria y Bilbao lo que ocurrió con el citado arriba”⁵¹. De nuevo su interés era grande. No sabían que por tercera vez estaban abocados al fracaso.

La Rioja fue dando noticias a sus lectores de lo que iba ocurriendo. Así decía que el Ayuntamiento de Logroño se iba a dirigir “a todos los pueblos de la ribera interesados en la obra” para conseguir una reunión⁵²; que el alcalde de Ubidea ha nombrado una comisión para recorrer todos los pueblos del valle de Arratia para embarcarlos en la empresa⁵³; que el Vicepresidente de la Dipu-

48 Ibidem.

49 *La Rioja*, número 1664 de 29-VII-1894. A.N.R.

50 *La Rioja*, número 1667 de 2-VIII-1894. A.N.R.

51 *La Rioja*, número 1677 de 13-VIII-1894. A.N.R.

52 *La Rioja*, número 1683 de 21-VIII-1894. A.N.R.

53 *La Rioja*, número 1685 de 23-VIII-1894. A.N.R.

“LA RIOJA” Y LOS FERROCARRILES

tación de Vizcaya había dicho a la opinión pública que creía en la conveniencia de unir Bilbao y Vitoria “con Logroño por la Rioja”⁵⁴; o que las ventajas que tiene el mencionado ferrocarril son extraordinarias porque “los capitales bilbaínos que en la empresa han de tomar parte acogen la idea con marcada simpatía. ¿Qué falta pues?”⁵⁵.

Durante los meses de septiembre y octubre comenzaron los estudios del proyecto. Incluso se inició en Vitoria una suscripción para recoger fondos para su pago. Pero *La Rioja* se quejaba de que con todos estos adelantos “nuestro Ayuntamiento sigue sin dar señales de su vida en este asunto de tan gran interés para la población”⁵⁶. Inactividad del Consistorio que no debía ser tan real, pues pocas fechas más tarde *La Rioja* recoge la sesión de ayuntamiento en la que “con motivo de una comunicación de la Cámara de Comercio se habló en el Ayuntamiento del ferrocarril de Bilbao a Logroño por Vitoria”⁵⁷.

De todas formas algo no iba bien. A finales de noviembre *La Rioja* se quejaba en una editorial de que el mal no se podía achacar enteramente a las autoridades logroñesas, sino a la junta gestora de Vitoria. Terminaba diciendo que con la “apatía y la negligencia a ninguna parte se va”⁵⁸.

Todavía apareció el tema una vez más a finales de diciembre. Era una nueva editorial. En ella se hacía mención a lo fundamental que sería para caso de guerra el citado ferrocarril. Argumento éste que ya había utilizado en otra editorial del mes de septiembre al señalar que la posibilidad de llevar tropas a Peñacerrada lo hacía importantísimo y esta era la clave de su desarrollo⁵⁹.

En seis meses, de julio a diciembre de 1894, el ferrocarril Bilbao-Vitoria-Logroño había ocupado varias páginas de *La Rioja*; luego desaparece. Sólo esporádicamente, como ocurriera con los dos anteriores, volvería a ocupar un pequeño espacio. Se trataba, ya con frecuencia, de una lamentación, más que de ninguna otra cosa. Para

54 *La Rioja*, número 1687 de 25-VIII-1894. A.N.R.

55 Recogido de *La Libertad* de Vitoria por *La Rioja* en su número 1697 de 6-IX-1894. A.N.R.

56 *La Rioja*, número 1732 de 17-X-1894. A.N.R.

57 *La Rioja*, número 1754 de 11-XI-1894. A.N.R.

58 *La Rioja*, número 1769 de 29-XI-1894. A.N.R.

59 *La Rioja*, números 1705 y 1794 de 15-XI-1894 y 27-XII-1894. A.N.R.

acabar simplemente señalar, que como hemos visto *La Rioja* se había tomado un gran interés por los tres proyectos. Al final se verá superada por los acontecimientos y las realidades. Se había convertido, sin quererlo, en la defensora de los proyectos perdidos y no realizados.

* * *

Por último indicar que mucho se ha hablado de la posible existencia de un ferrocarril del Mediterráneo. Respecto a este punto nada he encontrado al respecto. Ni una sola referencia a este ferrocarril he podido recoger en los diez últimos años del siglo XIX. En este sentido parece que el mencionado ferrocarril del Mediterráneo y su trayecto era otro. Artola dice que "...bajo la Dictadura... (Primo de Rivera), el inicio de líneas como la de Ciudad Dosante a Calatayud, con el designio de unir el Cantábrico y el Mediterráneo y que acaba muriendo al pie de la Cordillera Cantábrica..."⁶⁰. Más amplio y explícito sobre este ferrocarril es F. Wais, dedicando parte de un capítulo a este proyecto en su libro "H.^a de los ferrocarriles españoles", donde muestra claramente los lejos que podía pasar de Logroño⁶¹.

60 ARTOLA, M. "*Los ferrocarriles en España (1844-1943)*". Servicio de publicaciones del Banco de España. Madrid (1978). Tomo I, pág. 259. En este mismo tomo ver el mapa del trayecto: Calatayud, Soria, Burgos, Ciudad Dosante. Tomo I, pág. 256.

61 WAIS, F. "*Historia de los ferrocarriles españoles*". Editora Nacional. Madrid (1974). Págs. 425-427.

APENDICE

Ley de la construcción del ferrocarril de vía ancha Logroño-Pamplona.

“MINISTERIO DE FOMENTO”

Ley

Don Alfonso XII, por la gracia de Dios y la Constitución, Rey de España y en su nombre durante su menor edad la Reina Regente del Reino.

A todos los que la presente vieren y estudiaren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º. Se autoriza al Gobierno de S.M. para otorgar a don Emilio Legorburu la concesión para construir sin subvención del Estado y explotar un ferrocarril de vía ancha, que empalmado en Logroño en la línea de Tudela a Bilbao, se dirija a Pamplona.

Artículo 2.º. Este ferrocarril se declara de utilidad pública para los efectos de expropiación forzosa, y disfrutará de las demás exenciones y privilegios que las leyes conceden y pueden conceder a los de sus clases.

Artículo 3.º La concesión se hará por 99 años.

Artículo 4.º Las obras darán principio dentro de los diez meses siguientes a la fecha de concesión y terminarán en el plazo de cinco años, en atención a la importancia de la misma concesión.

Artículo 5.º. La concesión se sujetará al proyecto que el concesionario ha estudiado y presentado en el Ministerio de Fomento, salvo las modificaciones que dicho centro estime oportuno introducir en el referido proyecto.

Por tanto:

JOSE MIGUEL DELGADO IDARRETA

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a catorce de marzo de mil ochocientos noventa.

Yo la Reina Regente

El Ministro de Fomento

Y. Cristobal Colón de la Cerda”

(*Boletín Oficial de la Provincia*, núm. 215 de 18-III-1890).