

LOS FERROCARRILES EN LA RIOJA ALTA (1887-1898)

José Miguel Delgado Idarreta*

I. SITUACION GENERAL

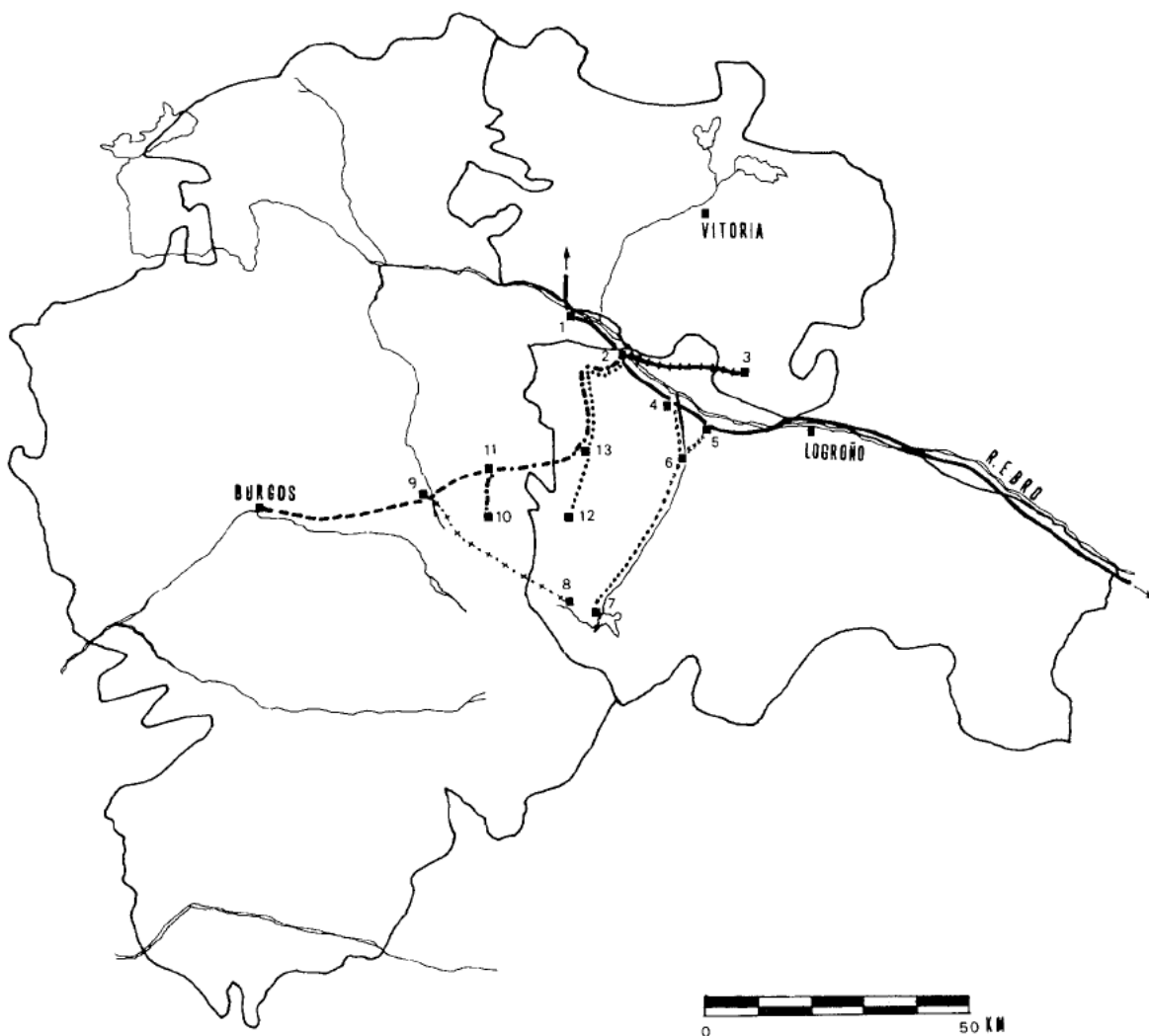
Hoy, cuando hablamos del desarrollo en los transportes en el siglo XIX, no podemos dejar de nombrar a los ferrocarriles. No debemos olvidar además, que el ferrocarril surge en la época como “un sistema capaz de establecer relaciones rápidas y económicas entre lugares distantes, de forma que por su medio se había de revolucionar la vida de los pueblos”¹. Hecho que supone un paso importante en las comunidades, hasta el punto de que a finales del siglo pasado el ferrocarril acapara la mayor parte de los transportes, siendo capaz de vivir económicamente de sus propios medios y facilita las actividades comerciales e industriales.

Dada la función para la que se le destinó, se constituyó en un servicio público, por lo que debe ser “el Estado quien lo consienta, lo autorice y aún explote, convirtiéndose en transportista. Mas en cualquier caso, lo que se crea es una organización en la que enlazan obras e instalaciones....., es la empresa en un sentido moderno, para valerse de sus varios elementos...., y su disciplina envolviéndolo todo”².

*Departamento de Historia Contemporánea. Colegio Universitario de Logroño.

1 WAIS, Francisco. “*Historia de los ferrocarriles españoles*”. Madrid (1974). pág. 18.

2 Ibidem, pág. 18.



**TRAZADO DE LOS PROYECTOS FERROVIARIOS EN LA RIOJA ALTA
(1887 - 1898)**

(1. Miranda de Ebro; 2. Haro; 3. Laguardia; 4. Torremontalvo; 5. Cenicero; 6. Nájera; 7. Mansilla de la Sierra; 8. Canales de la Sierra; 9. Villafranca de los Montes de Oca; 10. Pradoluengo; 11. Belorado; 12. Ezcaray; 13. Santo Domingo de la Calzada).

FERROCARRILES EN RIOJA ALTA

En este sentido el 23 de febrero de 1829, José Diez Imbrechts conseguía una resolución favorable por Real Orden para construir y explotar un “carril de hierro desde Jerez a El Portal, o muelle sobre el río Guadalete”, con el fin de facilitar el transporte de vino que se embarcaba en la bahía de Cádiz. El concesionario creó una compañía de la que formó parte don Marcelino Calero y Portocarrero, que dueño de todos los derechos por cesión de su socio, obtenía una nueva concesión para la línea Jerez al Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar el 28 de marzo de 1830³.

Posteriormente Marcelino Calero cedía sus derechos en 1834 a don Francisco Fasio, que planeó la construcción de un nuevo ferrocarril desde Tarragona a Reus. Nada se aprovechó. Todas las concesiones caducaban en 1838. Ninguno de los proyectos se había conseguido realizar⁴.

Aun había habido en 1831 otro intento de construcción de ferrocarril. Esta vez había sido en Vizcaya por medio de su Diputación. Esta declaraba la “necesidad de establecer un camino de hierro desde Bilbao a Burgos, centro de comunicación de las Castillas, que nos permita sostener el comercio con el interior en competencia con los demás puertos de esta costa” cantábrica⁵.

La realidad era que “la actitud oficial hacia el ferrocarril fue durante muchos años una mezcla de indiferencia hostil y estímulo mal encaminado, dominando alternativamente una y otra tónica”⁶. Al comenzar la segunda mitad del siglo XIX no se había comenzado a construir la red prácticamente.

Todo quedó paralizado hasta la Real Orden de 31 de diciembre de 1844 donde se establecían las normas para tramitar las solicitudes para ejecutar un ferrocarril y se regulaban los requisitos generales para la concesión. La ley no debía presentar mucho interés, pues no se produjeron solicitudes. Esto obligó al Gabinete presidido por Narvaez y más concretamente a su ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, Bravo Murillo, a presentar a las Cortes un estudio sobre ferrocarriles con “la pretensión de definir una

3 Ibidem, págs. 30-32. ARTOLA Miguel. “*Los ferrocarriles en España (1844-1943)*”. Madrid (1978). T.I. pág. 32.

4 WAIS, F. Op. cit., pág. 34.

5 WAIS, F. Op. cit., pág. 34.

6 TORTELLA, Gabriel. “*Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*”. Madrid (1978). Pág. 164.

red básica que no pudo convertirse en realidad, debido a que el texto de Bravo Murillo no llegó a discutirse en aquellas Cortes, cuyas sesiones finalizaron en 21 de marzo de 1848”⁷.

Mejor suerte tuvo el nuevo ministro Manuel Seijas Lozano. Su labor al frente del ministerio “significó un paso decisivo en este terreno”. Por primera vez se proyectaba en España una política ferroviaria en sentido estricto. Las bases de esta política se mandaban observar por R.O. de 26 de enero de 1850⁸.

A partir de este momento se va a realizar una amplia información parlamentaria que conducirá a la Ley General de 3 de junio de 1855, con el acuerdo definitivo sobre las principales líneas que subrayarán la existencia de las grandes arterias nacionales. Por ella se proclama al ferrocarril como “el poderoso medio de todas las empresas industriales y elemento generador del progreso y la civilización”⁹.

La Ley anterior será ampliada por el Plan General de 1867, en que se respetó “el privilegio inicial de servir intereses de importancia general y no secundaria o local”. Así se había decidido, a pesar de que la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos había descubierto “la facultad pública de conceder los ferrocarriles que reclamaban legítimamente los intereses de las provincias”. Lo contrario era “asegurar —afirmaba el dictamen de la Junta Consultiva— a las compañías actuales un monopolio a que ningún derecho tienen, sino dentro de su propio trayecto” y vulnerar la Ley General de 1855¹⁰.

El Plan General de 1867, ampliado y consolidado más tarde, fue integrado en la Ley General de 1877, que podemos tomar como definitiva. En ese momento “ya se había construido lo esencial de la red”¹¹. Pero a la vez suponía un relanzamiento de las construcciones ferroviarias¹².

7 ARTOLA, M. “*Los ferrocarriles...*” T. I, pág. 48.

8 Ibidem, T. I. pág. 49.

9 PALACIO ATARD, Vicente. “*La España del siglo XIX*”. Madrid (1978). Pág. 356.

10 ARTOLA, M. “*Los ferrocarriles...*” T. I, págs. 108-109.

11 ARTOLA, Miguel. “*La burguesía revolucionaria*”. Madrid (1973). Pág. 100.

12 PALACIO ATARD, V. Op. cit., pág. 631.

II. FERROCARRILES SECUNDARIOS

Como acabo de señalar, hasta 1877 no se había establecido, al menos oficialmente, un plan general del trazado de la red ferroviaria, y eso que lo esencial de la red, ya se había construido. El sistema radial que se siguió perpetuaba el de caminos radiales promovidos por Carlos III, base de la actual red de carreteras. Todo parecía así terminado. Sólo quedaba por construir las nuevas líneas previstas por la Ley General, que facilitaban la unión de puntos neurálgicos de nuestra geografía hispana. Algunas provincias veían, de esta forma, que sus intereses quedaban ignorados y presionaron para la consecución de los ferrocarriles secundarios. Estos debían aumentar sus posibilidades de transporte interno, pues al desembarcar en las grandes vías nacionales mejorarían su economía.

Bien es verdad que la Ley General de 1855 servía para que los ferrocarriles secundarios se fueran estableciendo y que cuando estos “primeros ferrocarriles de vía de un metro” se comenzaron a construir, alla por el año 1870, no necesitaran “legislación especial que los autorizase”¹³.

Esta posibilidad para zonas como La Rioja, que a finales del siglo XIX, sólo disponía de la línea Tudela-Bilbao, ya unida a la Zaragoza-Pamplona, era realmente importante. Ante las presiones ejercidas en este sentido, el Gobierno de Sagasta presentó a las Cortes un proyecto de ley de ferrocarriles secundarios. El espíritu que lo inspiraba “parecía orientarse en el sentido de considerar a esos caminos como complementarios de los de vía ancha”¹⁴. El proyecto no llegó a discutirse. Pero las bases en ese sentido, ya estaban echadas. Por ello, el pueblo de Peralta de Navarra suplicaba al Gobierno a principios de 1889 que presente a las Cortes “un proyecto de ferrocarriles secundarios que complete el plan ferroviario”¹⁵.

El proyecto de ley debía estar totalmente preparado, pues por las notas de prensa recogidas de Logroño pocos días más tarde se dice que el ministro de Hacienda, don Venancio González, ha dicho a su compañero de Fomento que “el proyecto de la red secundaria de ferrocarriles es un gran proyecto, pero ha rogado al señor Conde

13 WAIS, F. Op. cit., pág. 516.

14 Ibidem, pág. 516.

15 *La Rioja*, n.º 18 del 5 de febrero de 1889. A(rchivo) N(ueva) R(ioja).

de Xiquena y compañeros de Gabinete que no se metan en gastos que no sean absolutamente indispensables”. Lo que hace exclamar al redactor de la noticia, con cierto aire amargo, que “en resumen, la red secundaria de ferrocarriles pasa a la categoría de mito por innecesaria, es decir, porque no hay cuartos...”¹⁶. En mayo de 1889 es aprobado, por fin, el proyecto de ferrocarriles secundarios que se realizarán en el término de veinte años¹⁷. Las grandes compañías no veían bien este proyecto de ley y “de una forma o de otra se aprestaron a combatirlo, o por lo menos a estorbarlo indirectamente... De entonces es un folleto que, con extensa documentación, publicó el que a la sazón era consejero de la de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, señor Gil Clemente, inspector del Cuerpo de Ingenieros de Caminos. En sus páginas se veía traslucir una posición de combate razonada y meticulosa”¹⁸.

Posteriormente se hacía el plan de líneas a que debía afectar la mencionada ley. En este sentido se dió el 3 de marzo de 1890 un Real Decreto en que se autorizaba la presentación a las Cortes de este proyecto de ley¹⁹. El trabajo debió ser lento. El plan de líneas no fue aprobado hasta el 9 de junio de 1893. En lo que afecta a nuestra zona el diario “La Rioja” decía que en “el plan de ferrocarriles secundarios propuesto figuran los de Haro a Pradoluengo por Santo Domingo y Belorado, de Pamplona a Estella y de Logroño a Los Arcos. Queda fuera del plan, Arnedo, Torrecilla y Nájera a quienes bien pudiera asignárseles siquiera la esperanza de tener algún día ferrocarril”²⁰. La realidad fue que todo se limitó a trabajos preparativos de presentación de proyectos; así en julio de 1901 el diputado Gasset apoyó una enmienda pidiendo “la cons-

16 *La Rioja*, n.º 25 del 13 de febrero de 1889. ANR.

17 *La Rioja*, n.º 89 del 2 de mayo de 1889. ANR.

18 WAIS, F. Op. cit., pág. 516. Da como fecha de la ley mencionada el 16 de marzo de 1888; fecha que está en contradicción con la que recoge la prensa y en cierto sentido consigo mismo, cuando decía que el proyecto esta presentado en “la legislatura de 1887-1888,, (y) no llegó a discutirse”.

19 CATALINA Y COBO, Excmo. Sr. D. Mariano “*Memorias sobre el estado de los ferrocarriles en 1890*”. Madrid (1892). Pág. 12.

20 *La Rioja*, n.º 1352 del 29 de julio de 1893. ANR. Pocos días más tarde volverá a quejarse en el mismo sentido y además añadía “que el dictamen no se concreta a las líneas secundarias sino que entra también en las vías principales, una de las cuales perjudica notablemente a Logroño. Nos referimos a la prolongación al ferrocarril de Soria a Castellón y Sangüesa y no por Logroño o Calahorra a Pamplona” en *La Rioja*, n.º 1374 del 25 de agosto de 1893.

FERROCARRILES EN RIOJA ALTA

trucción de obras de riego y ferrocarriles secundarios por ser indispensable para que España pueda salir del estado en que se encuentra”. La respuesta del Gobierno, a través de su ministro de Agricultura, don Miguel Villanueva, fue que estaba muy preocupado por estas cuestiones y “que hará cuanto consienta el presupuesto”²¹; es decir nada. La promulgación definitiva de la primera ley de ferrocarriles secundarios data del 30 de julio de 1904²². Largo había sido el camino. Mientras tanto se habían intentado comunicaciones ferroviarias entre puntos que tenían entre sí cierto interés comercial. En la Rioja Alta surgieron diversos proyectos, que tendrían como centro principal a Haro.

III. EL FERROCARRIL HARO-LAGUARDIA

El ferrocarril Haro-Laguardia²³ es el primero que surge cronológicamente en la Rioja Alta. Se plantea por las facilidades que se dan en este sentido por la ley general de ferrocarriles de 1855.

Es el 28 de noviembre de 1887 cuando la Corporación Municipal de Haro decidió “poner sobre la mesa para la sesión inmediata los antecedentes del proyecto de ferrocarril de la Estación (de Haro) a Laguardia”²⁴.

Las dos sesiones siguientes, correspondientes a los días 5 y 12 de diciembre de 1887, versaron sobre todo de cuestiones monetarias. Aspecto que debía dificultar la puesta en práctica del mencionado ferrocarril. Se estableció, al fin, que la subvención fuera de 232.670 pesetas a pagar en veinte años “que principiarían a contarse desde el en que comience la explotación”. Para ello el Presidente del Ayuntamiento, señor Izarra, manifestó que había “nombrado una comi-

21 *La Rioja*, n.º 3839 del 12 de julio de 1901. ANR.

22 WAIS, F. Op. cit., pág. 517.

23 He conservado la línea tal como aparece en los libros de actas del Ayuntamiento de Haro. No se cuáles fueron las posiciones en el punto final de la línea, Laguardia (Alava), pues tras cotejar las actas de su Ayuntamiento en el período de estudio, no aparece ni una sola mención a este ferrocarril. Quiero agradecer a los Secretarios de los Ayuntamientos de Haro y Laguardia las facilidades dadas para la realización del presente trabajo.

24 Libro de Actas de A(rchivo) M(unicipal) de H(aro). Folio 83 del tomo 1887-1888.

sión que estudiase la forma de arbitrar recursos para verificar los pagos”²⁵.

No todos los concejales debían estar de acuerdo, pues el señor Fernández protestaba por lo anómalo de la concesión presupuestaria y “que por su cuantía acabaría con todos los recursos del municipio..., (y) que por las circunstancias porque atraviesa la provincia no son las más a propósito para llevar a cabo estas monstruosas concesiones”. Terminaba el concejal diciendo que “sin tratar de zaherir al Ayuntamiento que lo concedió, no comprendía de donde podía pensar sacar once mil y pico de pesetas anuales por veinte años consecutivos”²⁶.

El asunto no debía ser ni fácil, ni viable. En la sesión del 12 de diciembre el Alcalde leyó una carta del concesionario en la que se manifestaban una serie de dificultades, “dando a entender que le va a ser muy difícil llevarlo a cabo”²⁷. Quizás se trataba de las primeras presiones de las grandes compañías para evitar competencias en zonas que ellos consideraban de su exclusivo interés.

No se volvió a hablar del ferrocarril Haro-Laguardia hasta el año 1889 y esta vez para ponerle punto final. En sesión celebrada el 28 de enero el secretario del Ayuntamiento leyó las sesiones del 24 de noviembre de 1886²⁸ y las mencionadas de 28 de noviembre y 5 y 12 de diciembre de 1887 en que se había vuelto a tratar del tema. En este sentido el secretario manifestó que había una comisión formada “por los señores don José Gárate, don Pio Izarra y don Mariano Sainz de Cenzano”, que debía “arbitrar recursos con que atender la subvención”, y que a pesar del tiempo transcurrido no se ha presentado²⁹.

El motivo de la intervención del secretario se debía a que “don José Martínez Pinillos, representante de una casa extranjera, parece que trata de comprar la construcción del ferrocarril Haro a Laguardia”. Por ello pedía información al respecto de la conce-

25 Libro de actas del AMH. Folio 84 del tomo 1887-1888.

26 Libro de actas del AMH. Folio 86 del tomo 1887-1888.

27 Ibidem; no se hace ninguna alusión al nombre del concesionario, ni aparece la carta de referencia.

28 En esta sesión no figura nada referente al ferrocarril Haro-Laguardia. Por ello revisé las actas de sesiones de todo el año 1886 y no aparece nada al respecto.

29 Libro de actas AMH. Folio 8 del tomo 1889-1890.

FERROCARRILES EN RIOJA ALTA

sión hecha “por el Ayuntamiento de esta villa (de Haro)”³⁰. La respuesta fue dilatoria, pues los concejales que intervinieron lo hicieron “en sentido poco favorable... atendiendo a la crisis por la que atraviesa La Rioja”. De nuevo se hacía alusión a un argumento utilizado en diciembre de 1887. Además como el acuerdo se había tomado, en su nombre, por el Ayuntamiento y asociados “se acordó reunir a estos para tratar el asunto”³¹.

No volvió a hablarse del ferrocarril Haro-Laguardia. El ferrocarril parecía de interés. Unía dos puntos con una gran actividad comercial entre ellos. Además hubiera abaratado el transporte, pues la comunicación por la Rioja alavesa era dificultosa y las mercancías debían venir primero hasta Logroño para, desde aquí, llevarlas por ferrocarril hasta Haro.

IV. EL FERROCARRIL HARO-PRADOLUENGO

A. Preparativos

Más interesante que el ferrocarril Haro-Laguardia va a resultar el Haro-Pradoluengo, al menos en cuanto al trabajo desarrollado para su consecución, aunque, como el anterior, no se construirá. De nuevo es la prensa quien nos presenta, por primera vez, la noticia de su existencia. Dice la prensa que “se proyecta construir en breve tiempo un tranvía de vapor que enlace Haro con Pradoluengo, pasando por Casalarreina, Cuzcurrita y otros pueblos de la Rioja Alta y algunos otros de la provincia de Burgos”. Breve es el tiempo que se pensaba para su construcción, hasta el punto que “pudiera ser que la nueva vía estuviese en explotación para las ferias de setiembre”³². Que lejos estaba la prensa de la realidad. La noticia surgía el 18 de febrero de 1890 y ocho meses más tarde pensaban que todo habría terminado.

Había que iniciar los trámites de estudio, concesión, etc. Había que contar con la Diputación Provincial de Logroño “que reuniéndose en 21 del actual (febrero)... los autores de tan interesante pro-

30 Ibidem.

31 Ibidem.

32 *La Rioja*, n.º 329 del 18 de febrero de 1890. ANR.

yecto aprovecharán la coyuntura que se presenta, a fin de que los señores diputados..., cuando menos puedan cambiar impresiones...”³³. El diario “La Rioja” podía dar esta noticia porque conocía la existencia de una Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 7 de febrero de 1890³⁴ por la que se autorizaba a don Alberto García Serrano, vecino de Avila, para que en término de dos años pueda practicar los estudios de un travía a vapor desde Haro a Tirgo y Pradoluendo por la carretera que une dichas poblaciones³⁵. Es curioso, en cambio, que “La Rioja”, conociendo la Orden, dijera que todo podía estar terminado para septiembre de 1890, si sólo para realizar el estudio se concedían dos años. La concesión se hacía con arreglo a lo prevenido en el artículo 58 de la Ley General de ferrocarriles de 1877³⁶ y en el artículo 16 del reglamento para la ejecución de la ley general de 1878³⁷.

B.- Las subvenciones

Durante varios meses no se volvió a tratar del tema. Es el 21 de julio de 1890 cuando el Ayuntamiento de Haro plantea en sus sesiones el tema, como consecuencia de que don Pedro Carrascosa,

33 Ibidem. Consultados los libros de Actas de la Excma. Diputación Provincial de Logroño correspondientes a los años 1890-1891, tomo 14; y de la Comisión Provincial del año 1890, tomo 11, no aparece ninguna mención al ferrocarril Haro-Pradoluengo.

34 CATALINA Y COBO, Op. cit., pág. 31.

35 La orden de Obras Públicas se publicó en el B(oletín) O(ficial) de la P(rovincia de L(ogroño), n.º 195 del 25 de febrero de 1890. Vide apéndice 1.

36 *Gazeta de Madrid*, año CCXVI, n.º 328 del 24 de noviembre de 1877. El artículo 58 corresponde al título IV y dice: El Ministro de Fomento podrá autorizar a los particulares y Compañías para que verifiquen estudios con el fin de reunir los datos y documentos que según las prescripciones de esta ley son necesarios para obtener la concesión de una línea, sin que por esta autorización se entienda conferido derecho alguno contra el Estado, ni limitada de ninguna manera la facultad que tiene el Ministro de Fomento para conceder iguales autorizaciones a las que pretendan el estudio de la misma línea”.

37 *Gazeta de Madrid*, año CCXVII, n.º 147 del 27 de mayo de 1878. El artículo 16 dice lo siguiente: “El estudio de una línea declarada de servicio general podrá hacerse por particulares o Compañías, siempre que éstas soliciten y obtengan la autorización superior que requiere el artículo 58 de la ley de 23 de noviembre de 1877.

“La autorización en su caso se otorgará con las formalidades de la misma ley y el 21 del reglamento de la general de Obras Públicas.

“Los proyectos que presenten los particulares habrán de constar de los mismos documentos y redactarse en igual forma que los mencionados en los artículos 8.º y 9.º del presente reglamento construidos por cuenta del Estado”.

FERROCARRILES EN RIOJA ALTA

representante de la compañía “Remiso y Serrano” que era “la concesionaria para la construcción del ferrocarril económico desde esta ciudad a Pradoluendo”, había presentado una instancia “para dar una conferencia a fin de demostrar las ventajas que reportaría..., así como para convenir en la subvención que el pueblo le ha de conceder y colaboración de accionistas para cuando éstas se saquen a la plaza”³⁸. El Ayuntamiento accedió a que la reunión se verificara en la misma Casa Consistorial, pero se reservaba el derecho de resolver en “los demás extremos, previo informe de la comisión de fomento”.

El informe de la Comisión de Fomento debió ser satisfactorio. En la sesión del 15 de setiembre de 1890 el Ayuntamiento de Haro aceptaba que se construyera la estación en el Cerrado de la Vega y “como todo lo que sea de utilidad para la población se acordaba subvencionar... (lo) que se extime conveniente y en relación con las que concedan otros pueblos que por ellos pase la vía. Esta tendría lugar cuando la locomotora haga el recorrido, o la línea terminada”³⁹.

La subvención era poco clara. Esto obligó a la Compañía “Remiso y Serrano” a seguir presionando a todos los pueblos de la línea para que proporcionen “alguna subvención que facilite en lo posible la construcción de la referida vía”⁴⁰. Ante ello el Ayuntamiento de Haro decidió en su reunión del 17 de noviembre que se convocara a la Junta de Asociados para tratar detenidamente el asunto⁴¹. Tres días después se reunía en la Sala Consistorial el municipio y asociados bajo la presidencia del Alcalde, don Benito Francés. Se llegó al acuerdo “por unanimidad de subvencionar con la cantidad de 25.000 ptas, que han de ser entregados en cinco plazos iguales de 5.000 ptas. cada uno, empezados a contar el primero en el año siguiente al día en que el tren recorra el trayecto de esta villa a Pradoluengo; el segundo al año del primero; el tercero en la misma forma y de la misma manera se hará entrega de los dos plazos restantes. Esta subvención caduca si en el término de un año no han comenzado las obras del iniciado trayecto”⁴².

38 Libro de actas del AMH Folio 118 del tomo 1889-1890.

39 Libro de actas del AMH Folio 100 del tomo 1889-1890.

40 Actas de la Junta Municipal del AMH. Folio 9 del tomo 1890-1900.

41 Libro de actas AMH. Folios 126-127 del tomo 1889-1890.

42 Actas de la Junta Municipal del AMH. Folio 9 del tomo 1890-1900.

C.- Nuevos pasos para su construcción

A partir de este momento se pierden las noticias sobre el ferrocarril Haro-Pradoluengo hasta mayo de 1891, en que “La Rioja” señala que todo está en buen camino, pues “han llegado los constructores, tomando casa para oficinas y morada y una vez terminado el expediente darán principio a las obras”⁴³. Todo debía seguir adelante y con buenas impresiones. Así el 16 de junio el mismo periódico decía que “se abrirá desde el día 20 de este mes la suscripción de seis mil acciones de a 500 pesetas para la construcción de un tranvía de Haro a Pradoluengo”⁴⁴.

El ferrocarril era importante, ya que con él se facilitaba la explotación minera de la comarca de Ezcaray y de Pradoluengo, “en cuyos terrenos abundan criaderos de cobre..., que hoy son inexplotables, pero que en su día han de tener indiscutible valor”; y la afluencia “a las ricas minas de hierro, cobre, galena argentífera... situadas en la Demanda de compañías y empresas que explotarán con ventajas estos filones”⁴⁵.

Un año había pasado cuando el Ayuntamiento de Haro volvía a hacerse eco de la problemática del ferrocarril. En la sesión del 23 de noviembre de 1891 se nombra a don Siro Borrajo, arquitecto municipal, “para que si lo tiene a bien, haga la debida confrontación” del proyecto y del expediente del tranvía a vapor en relación a su paso “por los caminos municipales o vías urbanas”, e informe según ordena el artículo 33 del reglamento de 1878⁴⁶, tal como lo había ordenado el Gobernador Civil⁴⁷.

43 *La Rioja*, n.º 689 del 5 de mayo de 1891. ANR.

44 *La Rioja* n.º 722 del 16 de junio de 1891. ANR.

45 *La Rioja*, n.º 715 del 19 de junio de 1891. ANR.

46 *Gazeta de Madrid*, año CCXVII, n.º 147 del 27 de mayo de 1878. El artículo 33 del reglamento dice: “Las consecuencias de la declaración de caducidad de una línea de ferrocarril serán las que se especifican en los artículos 37 al 41, ambos inclusive, de la ley de ferrocarriles.

“Para que las prescripciones citadas puedan tener efecto, así que una concesión se declare definitivamente caducada, se procederá por los ingenieros del Estado que designe el Ministro de Fomento y por los peritos que nombre el concesionario a la medición y valoración...”

“Si hubiese divergencia entre Ingenieros del Estado y los representantes de la Empresa sobre tasación, cada una de las partes redactará por separado su memoria...”

“Se oirá... el dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos”.

47 Libro de actas del AMH. Folio 90 del tomo de 1891.

FERROCARRILES EN RIOJA ALTA

El arquitecto municipal no aceptó el encargo y la Corporación en su sesión del 30 de noviembre y ante la premura de tiempo nombró, para agilizar el trámite, a don Pedro Echánove, maestro de obras interino del Ayuntamiento⁴⁸. El dictamen fue rápido. En la sesión del 3 de diciembre se acuerda su remisión al Gobernador Civil según lo dispuesto en el artículo 84 del reglamento de ferrocarriles⁴⁹. Como no hubo reclamaciones al paso del tranvía por algunas calles de la población por parte de los vecinos y puesto que su construcción “reportaría grandes utilidades a esta ciudad”, se decidió que “se llevase a ejecución a la brevedad posible”, según dictaminó la Corporación en la reunión del 14 de diciembre de 1891⁵⁰.

D.- Aumento presupuestario

Una vez más el tema se esconde en el tiempo. Esta vez hasta comienzos del año 1893. En la sesión corporativa de 6 de febrero se notificó que don José Sarabia había comprado los derechos de concesión, construcción y explotación a “don Alberto García Serrano a nombre de Cia. ‘Remiso y Serrano’”. Don José Sarabia había creado una nueva compañía denominada ‘Tranvía a vapor de Haro a Pradoluengo’, que había sido constituida legalmente en Bilbao “por escritura pública... con todos los requisitos legales y previa la correspondiente emisión de acciones había constituido una compañía anónima..., habiendo nombrado un Consejo de administración del que es presidente”⁵¹.

La Corporación tuvo además conocimiento, a través de una instancia presentada por don José Sarabia “que todos los pueblos hasta Pradoluengo se hallan situados a ambas márgenes del río Tirón y han acordado dar subvenciones de importancia en metálico, terre-

48 Libro de actas del AMH. Folio 93 del tomo de 1891.

49 Libro de actas del AMH. Folio 96 del tomo de 1891. Referente al artículo 84 del reglamento *Gazeta de Madrid*, año CCXVII, n.º 147 del 27 de mayo de 1878, que dice: “Los informes de que tratan los dos artículos anteriores (artículos 82 y 83 que se refieren a que si hay otros informes deberán pasar el mismo trámite) se dirigirán al Gobernador por los proyectos a que se refieran, y una vez recibidos por dicha autoridad, dispondrá la misma que se proceda a una información en los términos que para estos casos previenen la ley de Obras Públicas, el reglamento para su ejecución y el artículo 87 de éste”.

50 Libro de actas del AMH. Folios 98-99 del tomo de 1891.

51 Libro de actas de AMH. Folio 14 del tomo de 1893.

nos y materiales de construcción varia”. Por todo lo cual solicitaba la ratificación de lo acordado el 20 de noviembre de 1890 con la sociedad ‘Remiso y Serrano’ y que dado los beneficios que “la vía férrea va a reportar a esta ciudad se aumente... la subvención a 75.000 pesetas”⁵².

El concejal, señor González, señaló que la cantidad solicitada le parecía excesiva, aunque la acordada “anteriormente fue mezquina si se tiene en cuenta los grandes beneficios que ..había de proporcionar a esta ciudad”. A ello el presidente de la Corporación respondió que el tema era de sumo interés, que se debía hacer un estudio detenido de los recursos y que por lo tanto debe “someterse a la discusión de la Junta Municipal”; lo que se acordó por unanimidad⁵³.

Antes de reunir a la Junta Municipal aún tuvo lugar el primero de marzo de 1893 una nueva sesión la Corporación municipal de Haro para señalar que no podrán concederse más de 50.000 pesetas, que era el doble de la primitiva, siendo el sistema de pago el mismo⁵⁴. Por fin se reunía la Junta Municipal el 3 de marzo. El Alcalde dió noticia de la instancia de don José Sarabia y del acuerdo tomado por el Ayuntamiento dos días antes referente a la subvención solicitada en última instancia.

Conocidos estos antecedentes la Junta Municipal acordó: 1.º Aprobar la subvención de 50.000 pesetas que el Ayuntamiento había acordado conceder a la compañía ‘Tranvía de vapor de Haro a Prado-luengo’, las cuales habrán de ser abonadas en cinco años y cinco plazos iguales, o sea 10.000 pesetas en cada uno de ellos.

“2.º Para los efectos del pago de la subvención mencionada las obras del tranvía se dividen en cinco trozos correspondientes a los cinco plazos expresados y son a saber el primero de la estación (de Haro), que ha de construir desde luego la empresa, subvencionada en el terreno llamado el Cerrado frente a la Basílica de la Vega a Casalarreina⁵⁵, el segundo desde la estación de este pueblo a Cuz-

52 Libro de actas del AMH. Folio 14 del tomo de 1893, Vide apéndice 2.

53 Libro de actas del AMH. Folio 14 del tomo de 1893.

54 Libro de actas del AMH. Folio 22 del tomo de 1893.

55 Consultado el Archivo Municipal de Casalarreina puede comprobar que no existían Actas Municipales anteriores a 1900, por lo que no he podido comprobar los datos co-

FERROCARRILES EN RIOJA ALTA

currita⁵⁶, el tercero de este pueblo a Tormantos, el cuarto de aquí a Belorado⁵⁷, y el quinto y último desde este punto a Pradoluengo⁵⁸.

“3.º Si en un solo año se construyesen dos o más trozos el Ayuntamiento no por eso se compromete a abonar más que la subvención correspondiente a uno de ellos, pero el importe de las obras lo seguirá pagando en los años sucesivos y

“4.º Todos los años hasta completar el pago de las 50.000 ptas. a que asciende el total del importe de la subvención concedida, se consignarán en presupuesto 10.000 ptas. para responder a este compromiso”⁵⁹.

E.- Situación final

Las obras, por fin, podían comenzar. Don José Sarabia solicitó, en este sentido, al Ayuntamiento que le den la autorización correspondiente para poder efectuar “el indispensable movimiento de tierras”, con el fin de “iniciar los trabajos de la construcción de un edificio destinado a estación” en el Cerrado. En la sesión del 13 de marzo se acordaba pasar a informe del arquitecto municipal⁶⁰; y se concedía lo solicitado el 27 del mismo mes⁶¹.

De todas formas faltaba para poder poner punto final a todo este asunto la ratificación por las Cortes del plan de líneas, que

respondientes, ni saber, por lo tanto, la actitud de la Corporación ante el problema. Para llegar a esta población el ferrocarril debía pasar por Tirgo, donde tampoco hay documentación de acuerdos municipales referentes al siglo XIX. Quiero agradecer a sus secretarios los desvelos y las facilidades dadas para la búsqueda de la documentación.

- 56 El Archivo de Cuzcurrita carece de fondos. Al parecer, según me notificó su Secretario, desaparecieron al ser vendidos.
- 57 Tampoco en el Archivo de Belorado existe documentación en este sentido anterior a 1900.
- 58 Libro de actas del Archivo Municipal de Pradoluengo, tomo 1888-1895. No aparece ningún asunto, tratado por la Corporación, referente al tema del ferrocarril Haro-Pradoluengo, a lo largo de los siete años de que consta el mencionado tomo y que corresponden plenamente a los años de la problemática aquí planteada.
- 59 Libro de actas del AMH. Folios 3-6 del tomo de 1893. Cuando llegó la hora de hacer los presupuestos anuales, la Junta Municipal recordó al Ayuntamiento, que según acuerdo de 3 de marzo de 1893 debía pasar de 5.000 ptas. a 10.000 ptas. el concepto de subvención al tranvía a vapor. Ver libro de actas de la Junta Municipal en AMH. Folio 20 del tomo 1890-1900.
- 60 Libro de actas del AMH. Folio 27 del tomo de 1893.
- 61 Libro de actas del AMH. Folio 32 del tomo de 1893.

como ya señalé no se efectuó hasta el 9 de junio de 1893. Por este plan había dos caminos referentes a lo tratado: el primero era que la línea no sería la proyectada Haro-Tirgo-Casalarreina-Cuzcurrita-Tormantos-Belorado-Pradoluengo, sino, según se dictaminó, el trayecto sería Haro-Pradoluengo por Santo Domingo de la Calzada y Belorado⁶²; y en segundo lugar se establecía que la subvención por kilómetro fuera de 35.000 ptas. con lo que la línea costaría 1.260.000 ptas⁶³, que en cierta forma contradecía lo establecido por el Ayuntamiento de Haro.

Todo llega y por fin se aceptaba el proyecto. Con este motivo don Alberto García Serrano enviaba un telegrama a la Corporación municipal de Haro, que se leyó en la sesión del 11 de diciembre de 1893, porque el Gobierno había aprobado la realización del ferrocarril Haro-Pradoluengo⁶⁴. Excesivos parabienes, pues el ferrocarril no llegó a realizarse.

V. BELORADO-BURGOS

El ferrocarril Belorado-Burgos estaba en íntima relación con el Haro-Pradoluengo. Se preveía que el primero empalmara en este último precisamente en la estación de Belorado. La autorización para practicar los estudios pertinentes recayó, como en el Haro-Pradoluengo, en don Alberto García Serrano por Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 28 de marzo de 1890. El tiempo de estudio era menor, pues sólo se le concedía un año⁶⁵.

El trayecto desde Belorado a Burgos iría “por la carretera de segundo orden que une estas poblaciones”. La autorización, además, del estudio era sólo para “la mencionada carretera, pues si de ella se separase, se necesitaría nueva autorización, previo depósito de la correspondiente fianza”⁶⁶.

62 Vide nota 20.

63 *La Rioja*, n.º 1377 de 29 de agosto de 1893. ANR.

64 Libro de actas del AMH. Folio 114 del tomo de 1893. *La Rioja* n.º 1469 de 12 de diciembre de 1893. ANR. Recoge el telegrama que decía: “Aprobado proyecto tranvía Haro-Pradoluengo, felicito Ayuntamiento y país en general”.

65 CATALINA Y COBO, Op. cit., pág. 31. La autorización se concedía igual que en el Haro-Pradoluengo, según lo dispuesto en el artículo 58 de la ley de 1877, ver nota 36.

66 CATALINA Y COBO, Op. cit., pág. 31.

FERROCARRILES EN RIOJA ALTA

Esta vía férrea era de interés para las provincias de Logroño y Burgos, pues iba a suponer que ambas capitales se podrían unir por ferrocarril. Se partiría desde Logroño en el ferrocarril Tudela-Bilbao hasta Haro, desde esta población se seguiría el trayecto Haro-Pradoluengo hasta Belorado, y desde aquí directamente a Burgos. Así lo ven los concesionarios y por ello, cuando don Pedro Carrascosa, representante de la compañía 'Remiso y Serrano', solicitó en el mes de julio de 1890 dar una conferencia en Haro para demostrar las ventajas de la construcción del ferrocarril, plantea no sólo hablar del Haro-Pradoluengo, sino también del Belorado-Burgos⁶⁷.

El asunto era crucial para Belorado y así lo hacer saber el Alcalde de esta población al de Santo Domingo de la Calzada. En ella se dice que el Ayuntamiento de Belorado "acordó conceder a la solicitud del tranvía a vapor de Haro a Pradoluengo y de Belorado a Burgos la cantidad de 43.000 ptas. nominales procedentes de la enagenación de una inscripción de propios; pero a calidad de que se construya la segunda de las líneas expresadas y de que las obras estuviesen hechas en primero de julio de 1891; y además el Ayuntamiento (de Belorado) se obligaba a tomar en acciones 20.000 ptas. también nominales, de las que emitiera la compañía, pero siempre a condición de que se construya la segunda línea, pues de lo contrario no habría compromiso alguno"⁶⁸.

Nada responde el Ayuntamiento de Santo Domingo. Y a partir de este momento no vuelve a aparecer ninguna noticia al respecto ni en los archivos municipales, ni en la prensa. El caso se podía dar por cerrado.

VI. HARO-CASALARREINA-SANTO DOMINGO-EZCARAY

Más relacionado con la Rioja Alta es este nuevo ferrocarril, que partiendo de Haro terminaría en Ezcaray, con centros neurálgicos en Casalarreina y Santo Domingo. En realidad así quedaría el proyecto final ya en pleno siglo XX y así se construyó, perdurando prácticamente hasta nuestros días. Hoy ya no funciona.

67 Vide nota 38.

68 La carta no aparece en el Archivo Municipal de Belorado; figura en cambio, recogida en acta del Ayuntamiento de Santo Domingo; ver Libro de actas del A(rchivo) M(unicipal) de S(an)to D(omingo). Folio 34, leg. 140 de los años 1880-1890.

La primera vez que se hace referencia a esta línea data del mes de agosto de 1890. Su conocimiento quedó registrado en las actas del Ayuntamiento de Santo Domingo de la Calzada. En la sesión de la Corporación municipal del 25 de agosto se dice que don Alberto García Serrano, iba a realizar también los estudios del Haro-Pradoluengo y del Belorado-Burgos, escribía exponiendo “su pensamiento de trazar un ramal de tranvía a vapor que partiendo desde el pueblo de Casalarraína pase por Santo Domingo a Ezcaray”⁶⁹.

La idea estaba clara. No olvidemos que el proyecto inicial de Haro a Pradoluengo no pasaría por Santo Domingo. Con este estudio se unía esta línea a la propuesta que ahora hacía don Alberto García Serrano. Lógicamente la carta buscaba no sólo informar de la idea, sino ver qué subvención se podía obtener. El ayuntamiento de Santo Domingo acordó que “ofrecería mil duros de subvención, el terreno donde se construya la estación y el arrastre de materiales para la misma”⁷⁰.

En la siguiente sesión de la Corporación, que tuvo lugar el 10 de setiembre, el concejal, señor Valgañón, expuso su opinión respecto al proyecto, que era bueno, pero no así la cantidad acordada como subvención que “en su sentir era pequeña”. La propuesta que hizo entonces fue de 20.000 ptas, que cuadruplicaba la anterior “siempre que las obras esten concluidas en el plazo de un año, 10.000 ptas. si están en dos, y 5.000 ptas. si en tres”⁷¹.

Como todos los ferrocarriles ya mencionados en este trabajo pasó por su época oscura. Nada vuelve a saberse de él hasta la sesión del Ayuntamiento del 18 de febrero de 1891. En ella se tiene conocimiento de una nueva carta de Don Alberto García Serrano por la que se notificaba al Alcalde, que con fecha 3 de enero ha recibido la autorización correspondiente de la “Dirección de Obras Públicas... para practicar los estudios de un tranvía a vapor de Casalarreina a Ezcaray”. De nuevo es el concejal, señor Valgañón, el que interviene a favor del proyecto. La Junta de asociados y la Asamblea de señores mayores contribuyentes tomo la idea, y se llegó al acuerdo de que la subvención fuera definitivamente de 30.000 ptas. siempre que las obras estén concluidas en dos

69 Libro de actas de AM de Sto. D. Folio 32, leg. 140.

70 Ibidem.

71 Libro de actas del AM de Sto. D. Folio 32, leg. 140.

FERROCARRILES EN RIOJA ALTA

años, la mitad si es en tres, la cuarta parte si a los cuatro y nada “si es después de este último plazo”. Además se estableció que la estación iría en el lugar denominado de “San Lorenzo, propiedad de este Ayuntamiento”; que los estudios se hicieran en seis meses, y “la locomotora empezara a correr dentro de dos años contados desde la terminación del plazo anterior”⁷².

Algo va a cambiar, de todas formas, de ahora en adelante. En el diario ‘La Rioja’ del 20 de junio de 1891 se habla ya del ferrocarril Haro-Ezcaray. Parece que el proyecto anterior pasaba al olvido. Santo Domingo, de todas formas, seguía siendo centro de atención, pues se decía que a dicha población había acudido “un ingeniero y varios ayudantes ocupados en el estudio de un ferrocarril de vía estrecha que dicen ha de unir Haro con Ezcaray”⁷³.

El silencio volvió una vez más. Esta vez, además, fue largo. Dos notas sueltas tenemos de él antes de terminar el siglo. La primera en el Ayuntamiento de Santo Domingo. En la reunión que tuvo lugar en la Casa Consistorial el 5 de julio de 1893 se notificaba por parte del concejal don José de Tejada de la recepción de dos cartas que le había remitido “el Excelentísimo señor don Amós Salvador, Diputado a Cortes por este Distrito..., sobre la carretera de esta ciudad a Foncea y el ferrocarril secundario Haro-Ezcaray”. La Corporación decidió trasmitirle su más “profundo reconocimiento por el gran interés que demuestra en todo lo que puede sernos beneficioso”⁷⁴. Sólo eran palabras una vez más.

La segunda data de junio de 1898. Habían transcurrido muchos años por medio. ‘La Rioja’ se hacía eco de que “corren rumores de que existe un estudio de un proyecto de tranvía eléctrico entre Haro y Ezcaray, y aseguran de que se verá realizado en breve tiempo”⁷⁵. Breve tiempo que fue muy largo, pues hay que llegar a la segunda década del siglo XX para poder confirmar los rumores y la realización de un proyecto en la Rioja⁷⁶.

72 Libro de actas del AM de Sto. D. folio 4, leg.141 de los años 1890-1900. Vide Apén.3.

73 *La Rioja*, n.º 726 del 20 de junio de 1891, ANR.

74 Libro de actas del AM de Sto. D. Folio 19 del leg. 141.

75 *La Rioja* n.º 2292 del 28 de julio de 1898, ANR.

76 Consultado el Archivo del Ayuntamiento de Ezcaray pude comprobar que no hay ningún resto de su documentación anterior a 1914, pues según se me indicó un incendio había devastado gran parte de él.

VII. LOS ULTIMOS FERROCARRILES

Tres ferrocarriles nombraremos en este último aparatado. Ninguno de ellos pasa de meras notas de prensa.

El primero se refiere a la línea Nájera-Cenicero. El diario 'La Rioja' habla de él en dos ocasiones: el 25 de abril y el 26 de mayo de 1896. Señala que se proyecta el establecimiento de un tranvía eléctrico que unirá Nájera con la estación de Cenicero "en la línea de Bilbao-Castejón-Zaragoza". Añadía que era beneficioso pensamiento si se consigue⁷⁷.

El segundo cronológicamente corresponde a un recorrido de sesenta kilómetros entre Canales de la Sierra y Villafranca en la provincia de Burgos. Positiva debía ser esta unión al posibilitar a la provincia de Logroño su contacto con la línea del Mediterráneo⁷⁸.

El tercero y el último se refiere a un ferrocarril minero "que partiendo de la jurisdicción de Mansilla de la Sierra venga a unirse a la línea Zaragoza-Bilbao". Al parecer pasaría por Nájera y tendría su unión a la vía principal en un apeadero en Torremoltalvo. La noticia la dió como fidedigna el notario de Nájera, don Pablo Camarero, y así la transmite 'La Rioja'. La posibilidad de este ferrocarril minero se debía a que don Adolfo Ollet, "socio de la compañía belga que construye el ferrocarril minero de Castejón a Moncayo, ha adquirido una mina de hierro en el término de 'La Paza' (Mansilla) con el fin de explotarla, construyendo el ferrocarril"⁷⁹.

Así terminan una vez más los intentos ferroviarios riojanos a finales del siglo XIX. Nada se ha conseguido. Muchos proyectos, ideas, pero ninguna realidad.

77 *La Rioja*, núms. 2212 y 2238 de 25 de abril y 26 de mayo de 1896. ANR.

78 *La Rioja*, n.º 2282 de 16 de junio de 1896. ANR.

79 *La Rioja*, n.º 3035 de 13 de diciembre de 1898. ANR.

FERROCARRILES EN RIOJA ALTA

APENDICE 1

Orden de la Dirección General de Obras Públicas concediendo el estudio del ferrocarril Haro-Pradoluengo.

El Gobernador Civil de Logroño, don José María Pérez Caballero al conocimiento público.

Logroño 22 de febrero de 1890.

“GOBIERNO CIVIL
SECCION DE FOMENTO
FERROCARRILES

El Ilmo. señor Director General de O.P., me ha comunicado con fecha 7 del actual, lo que sigue:

“Vista la instancia presentada en este Centro directivo por don Alberto García Serrano, vecino de Avila, solicitando autorización para el estudio de un tranvía con motor de vapor desde Haro a Tirgo y Pradoluengo, por la carretera que une entre sí ambas poblaciones, y no habiendo inconveniente alguno en acceder a lo solicitado; esta Dirección General ha resuelto al expresado señor don Alberto García Serrano para que en el término de dos años, pueda practicar los estudios del tranvía citado; pero entiéndase que esta autorización se concede con arreglo a lo prevenido en el artículo 58 de la ley de ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 y en el 16 del reglamento para su ejecución, y sólo para verificar los estudios por la mencionada carretera, pues si de ella hubieran de separarse se necesitará nueva autorización, previo depósito de la correspondiente fianza (art. 59).

“Lo que se publica en este Boletín Oficial para conocimiento público”.

(BOPL., n.º 195 del 25 de febrero de 1890. Archivo Provincial).

APENDICE 2

Solicitud de don José Sarabia al Ayuntamiento de Haro para la concesión de subvención para realizar el tranvía a vapor Haro-Pradoluengo.

Don José Sarabia al Ayuntamiento de Haro.
s.f.

“Con objeto de construir y explotar un tranvía a vapor que una esta ciudad y una estación del ferrocarril con la de Pradoluengo se ha formado con todos los requisitos legales y previa la correspondiente emisión de acciones una compañía anónima denominada ‘Tranvía a vapor de Haro a Pradoluengo’, habiendo nombrado un consejo de administración del que es presidente; que

tratándose de una obra de tantísima importancia para esta ciudad que tan grandes beneficios ha de reportarla aumentando su vida mercantil con la aproximación con los mercados de Haro y Pradoluengo, con el establecimiento en esta ciudad de las oficinas principales en la que ya existen varios empleados establecidos con sus familias, cuyo número aumentará considerablemente el día en que la línea esté en explotación; que todos los pueblos hasta Pradoluengo se hallan situados a ambas márgenes del río Tirón han acordado dar subvenciones de importancia en metálico, terrenos, materiales de construcción varia; que en el mes de noviembre del año 1890 la solicitó el concesionario don Alberto García Serrano a nombre de la Cía. 'Remiso y Serrano' habiéndose acordado por unanimidad en sesión celebrada por la Junta Municipal la subvención de 25.000 pesetas por las razones expuestas, a parte de otras que se aducen en la instancia, solicita

1.º La ratificación del acuerdo de 20 de noviembre de 1890 por el que se subvenciona a la sociedad 'Remiso y Serrano' dándole nuevamente validez y fuerza legal, simplificando, si lo juzga procedente, los plazos de entrega de la cantidad de 25.000 pesetas a que aquella donación ascendía.

2.º Teniendo en consideración lo relacionado y especialmente las inmesas ventajas, que esa vía férrea va a reportar a esta ciudad, aumentar después de declarado subsistente la subvención indicada en 75.000 pesetas, más pagaderas juntamente con la primera en los plazos y condiciones que la Corporación estime”.

(Libro de Actas del AMH. Folio 14 del tomo de 1893).

APENDICE 3

Concesión de subvención por parte del Ayuntamiento de Santo Domingo de la Calzada para realizar los estudios y construir el ferrocarril Casalarreina-Ezcaray.

Ayuntamiento de Santo Domingo a conocimiento público.
Santo Domingo de la Calzada a 18 de febrero de 1891.

“Se acordó ofrecer una subvención en los términos siguientes: 1.º la estación de Santo Domingo de la Calzada se establecerá en la margen derecha del río Oja y en el sitio denominado de San Lázaro, propiedad de este Ayuntamiento; 2.º los estudios se harán dentro del plazo de seis meses contados desde la fecha de concesión; 3.º la locomotora empezará a correr dentro de dos años contados desde la terminación del plazo anterior; 4.º la subvención, que será de 30.000 pesetas, se pagará de presente siempre que las obras esten concluídas dentro del plazo a que alude el número anterior, la mitad de dicha subvención, o sea 15.000 pesetas, si estuviesen concluídas a los tres años, la cuarta parte de la expresada subvención, si a los cuatro, y nada después de este último plazo”.

(Libro de actas del AM de Sto. D. Folio 4, leg. 141 del tomo 1890-1900)