

EL FERROCARRIL LOGROÑO-PAMPLONA (1888-1891)

José Miguel Delgado Idarreta*

Las carreteras riojanas habían quedado reducidas prácticamente al curso del río Ebro. El sistema radial, programado en tiempos de Carlos III, obedecía a una política centralizadora y nada se había podido hacer en contra de ello. La vía principal para unir Cataluña y País Vasco ascendía en Tudela hacia el norte de Pamplona. Necesidades posteriores habían obligado a continuar el trayecto siguiendo el valle del Ebro por Alfaro-Calahorra-Logroño-Haro. La red caminera del interior de la provincia cada vez se encontraba en peor estado y con menos perspectivas de actualización y modernización.

No va a cambiar la situación con la aparición del ferrocarril en la segunda mitad del siglo XIX. La red ferroviaria nacional subrayará la existencia de las grandes arterias del Estado. Así se inicia en nuestra zona la idea de construir el ferrocarril Zaragoza-Pamplona; vemos que sigue el mismo eje del antiguo trayecto vial. En los años sesenta del siglo pasado se termina también el Tudela-Bilbao, que siguiendo, como la carretera, el valle del Ebro atravesaba La Rioja de este a oeste. Idea ésta que se había establecido en el proyecto de ley de Luxan de 3 de junio de 1855 para unir Zaragoza con el tendido de la red Madrid-Irún y había permitido una enmienda a la totalidad por parte del riojano Sagasta, que establecía cuatro líneas principales y dos secundarias fundamentales. La última de éstas preconizaba que “siguiendo la sugerencia de la comisión de una línea a enlazar con la de Irún por el oeste, había de extenderse por el terreno que riegan las aguas del Ebro, fecundando así las riberas de Aragón y de La Rioja,

* Profesor Dpto. Historia Contemporánea. Colegio Universitario de la Rioja.

recorriendo Tudela, Logroño, Haro y Miranda”¹.

El plan general de 1867 mantenía la idea de servir intereses de importancia general y no secundaria o local, a pesar de que la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos había planteado “la facultad pública de conceder los ferrocarriles que reclamaban los intereses de las provincias”. Lo contrario era “asegurar a las compañías actuales un monopolio a que ningún derecho tienen, sino dentro de su propio trayecto”, además de vulnerar la ley General de 1855².

La ley General de 1877, que se puede tomar como definitiva, integraba el plan General de 1867, ampliado y consolidado más tarde. Ya para ese momento se había construido lo esencial de la red. A la vez suponía un relanzamiento de las construcciones ferroviarias³, ya que las nuevas líneas previstas en la ley General de 1877 facilitaban la unión de puntos neurálgicos de nuestra geografía.

Los intereses de algunas provincias habían quedado ignorados y presionaron para la consecución de los ferrocarriles secundarios. Estos debían aumentar las posibilidades de transporte interno al desembocar en las grandes arterias nacionales y mejorarían su economía. Aunque la ley General de 1855 servía para que fueran establecidos estos “ferrocarriles de vía de un metro” y no necesitase “legislación especial que los autorizase”⁴, el gobierno Sagasta presentó a las Cortes un proyecto de ley de ferrocarriles secundarios complementario de los de vía ancha.

El pueblo de Peralta de Navarra suplicaba a principios de 1889 al Gobierno que presente a las Cortes “un proyecto de ferrocarriles secundarios que complete el plan ferroviario”⁵. Desde ese momento y hasta el 30 de julio de 1904 en que se promulgó la ley de ferrocarriles secundarios se había pasado por un largo camino: problemas presupuestarios, oposición de las grandes compañías que lo estorbaban indirectamente, Real Decreto (3 marzo 1890) en que se autorizaba la presentación en Cortes de este proyecto de ley, trabajo lento en comisiones... En esta situación se comenzó a plantear en 1888 el ferrocarril Logroño-Pamplona.

1. ARTOLA, M. “*Los ferrocarriles en España (1844-1943)*”. Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid (1978). T. I, págs. 74 y sigs.
2. Ibidem, T. I, págs. 108-109.
3. PALACIO ATARD, V. “*La España del siglo XIX*”. Madrid (1978). Págs. 356.
4. WAIS, F. “*Historia de los ferrocarriles españoles*”. Madrid (1974). Pág. 516.
5. *La Rioja*. Núm. 18 de 5 marzo 1889.

Antecedentes

Las comunicaciones en los años ochenta del siglo XIX, como he hecho notar más arriba, continuaban siendo en la provincia bastante deficientes. Tanto por carretera, como por ferrocarril seguían la línea del Ebro. Las ferroviarias terminaban ahí; las que se realizaban por carretera se extendían también por el interior de la región, pero cada vez en peor estado y sin posibilidades de reconversión para una utilización más racional.

En la memoria del plan de ferrocarriles del año 1867 se plantea la construcción del ferrocarril Pamplona-Bayona por los Alduides. Vía férrea que es preferida por la comisión parlamentaria correspondiente⁶. La cuestión va a suscitar una clara controversia entre alduistas y antialduistas. Estos últimos alegan fundamentalmente razones estratégicas, ya que consideraron que sería una posible vía de penetración armada. Ya desde 1853 venía agitándose la cuestión en el intento de dotar a España de la vía férrea más corta para la comunicación con Francia⁷. Incluso una representación de la Diputación Provincial de Logroño se presentó al Gobierno “manifestando que el proyecto del camino expresado era de convenientísima realización, de *vida o muerte* (sic), para esta provincia”⁸. En 1861 los diputados exponían que no veían claros los inconvenientes que podía originar para la defensa la construcción “de un camino de hierro perpendicular a la frontera”⁹. Cuando en 1862 se debatió en las Cortes el proyecto, pese al apoyo y patrocinio del Marqués de Salamanca, las voces reaccionarias tronaron en el hemiciclo, que señalaban que era abrir un boquete en los Pirineos y entregarnos en manos de Francia¹⁰. A pesar de todo, y tal como había señalado el plan de

6. “*Memoria del plan de ferrocarriles. 1867*”. Madrid (1867). T. II, págs. 23 y sigs. Se plantean alternativas a esta preferencia de la comisión. Así se habla de Pamplona-Irún por el valle del Bidasoa y del Pamplona-Bayona se propone también que no sea por los Alduides, sino por el valle del Bidasoa a Irún.
7. OLAVE Y DIEZ, S. “*La verdad acerca del ferrocarril de Alduides, prolongado desde Pamplona por Estella, Calahorra y Soria hasta Torralba*”. Madrid (1880). Pág. 49.
8. Ibidem, pág. 61. Además se hizo un estudio comparativo en kilómetros:

Madrid a la frontera por la línea del Norte	633 km.
Madrid por Zaragoza, Monzón y valle del Cinca	581 km.
Madrid por Zaragoza, Jaca y Canfranc	555 km.
Por los Alduides pasando por Soria, Calahorra y Pamplona . . .	450 km.

 Ibidem, págs. 92-93.
9. MARTITENA, J. J. “*Historia del tren*”. Pamplona, s. f. Pág. 7.
10. Ibidem, pág. 8.

ferrocarriles de 1867 se siguió pensando en este ferrocarril de los Al-
duides, como se le pasó a denominar.

También en el plan de 1867 se piensa en enlazar la línea Madrid-
Zaragoza con el Tudela-Bilbao. Así la comisión de estudio de este
proyecto piensa y prefiere que el enlace se haga en Baides y por Al-
mazán y Soria llegue a Logroño¹¹. La concesión que data de 16 de
noviembre de 1887 iría de Torralba a Soria por Almazán¹². La
continuación de este ferrocarril no debía quedar muy clara, pues el
diario *La Rioja* recoge una noticia fechada en Madrid el 29 de junio
de 1889 sobre el tema señalando que el Conde de Xiquena, ministro
de Fomento, había ofrecido seguridades sobre la posibilidad de con-
tinuarlo a través de la provincia de Logroño¹³ y meses más tarde en
sesión del Ayuntamiento el Alcalde de Logroño fue preguntado por
el concejal señor Farias sobre “si había algo concreto acerca de los
proyectos de Soria a Logroño, de Soria a Castejón y de Logroño a
Pamplona”. A lo que el Presidente de la Corporación contestó nega-
tivamente¹⁴.

Así aparecía en sesión del Ayuntamiento de Logroño nombrado
el ferrocarril Logroño-Pamplona, aunque el tema ya se había plan-
teado por otras poblaciones en años anteriores. En sesión celebrada
por el Ayuntamiento de Viana con la veintena y mayores contri-
buyentes el 9 de diciembre de 1888 se trató una vez más la cuestión
interesando “a los pueblos por conducto de sus respectivos Alcaldes,
para que se sirvan manifestar sus opiniones cerca de la idea (de cons-
truir un ferrocarril económico de Logroño a Pamplona) y en caso
afirmativo, signifiquen si están dispuestos a concurrir a una junta
preparativa”, que tendría lugar en Viana¹⁵.

La reunión de Viana

Ante la propuesta del Alcalde de Viana, don Juan Cadarso, y con
la confirmación afirmativa del de Los Arcos, don Pablo Oroz, “que

11. “*Memoria...*” T. II, pág. 10.

12. CATALINA Y COBO, Excmo. Sr. D. Mariano. “*Memoria sobre el estado de los ferro-
carriles en 1890*”. Madrid (1892). Pág. 44.

13. *La Rioja*. Núm. 137 de 30 junio 1889.

14. Sesión celebrada el 16 noviembre 1889. Recogida en resumen por *La Rioja*, núm. 253
de 17 noviembre 1889.

15. A(rchivo) A(yuntamiento) de Los A(rcos). Leg. 213/10, doc. s./n.: ver apéndice 1.

está dispuesto a concurrir a una Junta preparatoria” en Viana, todo comienza a ponerse en movimiento¹⁶. La ciudad de Viana se prestó a organizar la junta y se confirmó la reunión para el día 16 de enero de 1889 a las once de la mañana en la Casa Consistorial. Se pidió a los pueblos que enviasen sus representantes, debidamente autorizados, para poder tomar los acuerdos correspondientes¹⁷.

La reunión debió retrasarse al 23 de enero como consecuencia de que el diputado foral por el distrito de Los Arcos, don Antonio Baztán y Goñi, no podía asistir en la primera fecha indicada. Acudieron, además del diputado foral¹⁸, y del Alcalde de Viana, que presidió la sesión, representantes del Ayuntamiento de Logroño¹⁹, de la Cámara de Comercio de Logroño²⁰, y de los Ayuntamientos de Estella, Dicastillo, Mendavia, Lazagurría, Sansol, Allo, Mendigorriá, Los Arcos, El Busto, Armañanzas, Torres (del Río), Arroniz, Luquín, Badarán (Logroño), Barga, Moreda (Alava) y Aras²¹.

El proyecto inicial tenía previsto que terminara en Sarta Aguda o en San Adrián, conforme estaba dispuesto y diseñado en principio de entre los 19 proyectos presentados en la Diputación Foral de Navarra. Sólo seis habían sido aprobados y al final se había accedido al que se trataba en la reunión mencionada, que consistiría en la construcción de un ferrocarril de vía estrecha de Logroño a Pamplona por Viana, Los Arcos, Estella y Puente la Reina²². Proyecto que cruzaría “el corazón de Navarra”, como señaló en la Junta el presidente de la reunión; que reportaría un gran beneficio a ambas provincias, como indicó el Alcalde de Logroño. Así mismo la Cámara de

16. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.

17. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n. La carta lleva fecha de 8 enero 1889.

18. *La Rioja*. Núm. 10 de 25 enero 1889. Dice que asistió también don Silvestre Goicoechea, ex-diputado foral por Estella y que junto con el señor Baztán y Goñi representaban a la Diputación Foral de Navarra. En el acta de la sesión el Sr. Goicoechea no figura.

19. Por Logroño asistieron el Alcalde don José Rodríguez Paterna y los concejales don Vicente Infante y don Félix Farias. Acta de la sesión en A(rchivo) A(yuntamiento) de V(iana). Leg. 1889, doc. s./n.

20. *Ibidem*. Por la Cámara de Comercio asistieron el presidente Sr. Farias y el Sr. Presa. En *La Rioja*, núm. 7 de 22 de enero 1889, se dice que asistieron el presidente, el vicepresidente y el tesorero, no señala los nombres. Contrasta por lo tanto con el acta en que sólo figuran dos.

21. Ver mapa 1. Sobre el número de representantes ver cuadro.

22. *La Rioja* núm. 9 y 10 de 24 y 25 de enero de 1889.

Comercio de esta última ciudad y el diputado foral, señor Baztán, asintieron en lo ya mencionado al decir de los primeros que “interpondrían su influencia para que dicho proyecto llegase a realizarse” y el segundo solicitó “que los pueblos diesen los terrenos por donde ha de atravesar la línea férrea”, al parecer con la intención de facilitar su construcción²³.

También asistieron a la Junta representantes de la prensa riojana y navarra²⁴. Por la prensa riojana habló el corresponsal enviado por *El Demócrata* que relacionó la construcción del ferrocarril Logroño-Pamplona con el de los Alduides al señalar que sería posible “enlazarse esta idea con aquella, puesto que sería más productiva, sin perjuicio” de optar por la propuesta de la reunión solamente “si otra cosa no podía conseguirse”. En este mismo sentido habló el representante de *El eco de Navarra* mostrando “las grandísimas dificultades con que se ha tropezado para llevarlo a cabo (Alduides) por el ramo de la guerra”, por lo que consideraba que quizás no merecía la pena insistir en el asunto. Pero entrando en el caso que se trataba si planteaba el que se pensara en darle “más ensanche a la vía, para que un día dado, con muy poco coste podría utilizarse para el empalme con la de los Alduides”²⁵. Idea de la anchura que fue recogida por varios de los asistentes. Con este motivo habló el señor Aranzadi²⁶ que manifestó que “por la circunstancia de haber sido representante de la línea de los Alduides” no era el caso discutir el asunto ahí, sino sobre el proyecto Logroño-Pamplona “al que han sido invitados”²⁷.

La propuesta final salió del señor Aranzadi en el sentido de que “la Excma. Diputación de Navarra, que tomó la iniciativa en este asunto, ...se deje dicho asunto en sus manos... en unión del Excmo. Ayuntamiento Constitucional de Logroño, el que de siempre y en la actualidad viene demostrando un grandísimo celo por la realización del referido proyecto”²⁸. Con lo cual la reunión se podía cerrar, ya que todos estuvieron de acuerdo en la propuesta final, no sin antes

23. A.A.V. Leg. 1889, doc. s./n.: acta de la reunión.

24. Por la prensa riojana asistieron los señores Peña, Ugarte, Aragón, Pozo y Sicilia; y por la navarra los señores Mir y Mata y Casado.

25. A.A.V. Leg. 1889, doc. s./n.: acta de la sesión.

26. No figura en la relación oficial de los asistentes a la reunión.

27. A.A.V. Leg. 1889, doc. s./n.: acta de la sesión.

28. Ibidem.

insistir en que los representantes deliberen en sus respectivas localidades sobre la cesión de terrenos, según había propuesto el diputado foral, señor Baztán y Goñi. Idea a la que se había adelantado el Alcalde de Estella asegurando “casi la cesión de terrenos de su jurisdicción y ofreciéndose gestionar en idéntico sentido con los pueblos limítrofes”²⁹.

La prensa recogió con gran alborozo lo tratado en la reunión. *La Rioja* describía así la sesión: “Entusiasmo, animación, alegría, fervientes deseos por la realización de un ansiado proyecto, unanimidad de votos, condensación de un mismo pensamiento, confirmación hacia una idéntica aspiración, lo que une, lo que vivifica, lo que compenetra..., todo esto hubo en la asamblea”³⁰. El interés mostrado por las autoridades logroñesas primero y por la prensa después, como se ve, no podía ser más patente.

El resto del año 1889 no va a mostrar ningún nuevo avance en la construcción del ansiado ferrocarril. La prensa nos irá dando noticia exacta de todos los acontecimientos: comisión de diputados navarros que se dirige a Madrid para gestionar la resolución del ferrocarril; relación con casas extranjeras para gestionar “otros detalles del mismo negocio”; las conferencias del señor Legorburu, ingeniero, autor y encargado del proyecto, con Mr. Hamelin, concesionario del ferrocarril del Bidasoa, y “varios ingenieros franceses y un conocido capitalista y hombre de negocios de Bayona”³¹ ...

Así mismo la prensa tratará de resaltar que era importante unir Pamplona y Logroño, no sólo porque atravesaba las tierras más ricas de Navarra y facilitaría la comercialización de los productos riojanos, sino porque una vez construida “estaremos en comunicación directa con Francia... y obtenido esto es casi segura la prolongación a ésta del ferrocarril de Madrid a Soria”, que unido a la idea de *El Tradicionalista* de Pamplona de poder prolongar hasta ésta el ferrocarril de El Bidasoa³² mostraba una vez más la vieja aspiración de conseguir

29. *Ibidem*.

30. *La Rioja*, núm. 10 de 25 enero 1889.

31. DELGADO IDARRETA, J. M. “‘*La Rioja*’, Logroño y los ferrocarriles a fines del siglo XIX”. CUADERNOS DE INVESTIGACION, Logroño (mayo 1979). T. V, fasc. 1, págs. 136-137.

32. *La Rioja*, núm. 89 de 2 mayo 1889. A esta idea se añadía la de *El Tradicionalista* de Pamplona el 1 de mayo diciendo 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”.

que la vía de comunicación más importante con Francia atravesara tierras riojanas y navarras.

La reunión de Los Arcos

Los primeros meses del año 1890 relanzaron la problemática del ferrocarril Logroño-Pamplona. Los corresponsales de la prensa riojana en Madrid hacían llegar noticias constantemente de la tramitación de la correspondiente ley. El 8 de febrero se notificaba que se habían nombrado las comisiones que “han de dictaminar sobre la proposición del ferrocarril (Logroño-Pamplona)” en las Cortes³³. Las noticias fueron constantes, ya que el paso del dictamen por la Cámara de Diputados primero y por el Senado después fue de rápido trámite. El 26 de febrero todo había terminado. El 6 de marzo la Reina Regente, María Cristina de Habsburgo, sancionaba la Ley. El 16 la publicaba *La Gaceta de Madrid* y, por fin, el 18 de marzo de 1890 aparecía en el *Boletín Oficial de la Provincia de Logroño*³⁴.

Todo parecía solucionado. Era cuestión de iniciar los trámites marcados por la ley. Todo estaba prevista en ella. Don Emilio Legorburu obtenía la concesión “sin subvención del Estado” para construir y explotar por 99 años un ferrocarril de vía ancha; parece que se había recogido la idea expuesta en la reunión de Viana en este sentido, “que empalmado en Logroño en la línea de Tudela a Bilbao, se dirija a Pamplona”. Como fue declarado de utilidad pública la expropiación de los terrenos necesarios se hacía forzosa, debiendo dar comienzo las obras “dentro de los diez meses siguientes a la fecha de concesión y terminarán en el plazo de cinco años”. Se facultaba, por último, al Ministerio de Fomento para que introdujera, si lo estimaba conveniente, las modificaciones que creyera oportunas³⁵.

La puesta en práctica de todo ello no debía ser tan sencilla y comenzaron las discusiones pertinentes: se construirá en partes, se

33. *La Rioja*, núm. 321 de 8 de febrero 1890. La comisión estaba compuesta por “Salvador (D. Amós), presidente, Cruz, Garnica, Martínez Aguerrecha, Calbetón, Sagasta (D. José) y Ruiz de Galarreta, secretario...”, según aparece en el mismo periódico al día siguiente.

34. *Boletín Oficial de la Provincia*, núm. 215 de 18 marzo 1890.

35. *Ibidem*. El texto de la ley lo publiqué en mi trabajo “*‘La Rioja’...*”, T. V., fasc. 1, págs. 149-150.

pondrá en explotación el tramo mientras se continúa otro nuevo, se comenzará por Logroño o por Pamplona...³⁶ La polémica se inició abiertamente por el Ayuntamiento de Arroniz que protestó porque “la ciudad de Estella y otros distritos persiguen con decidido empeño el desvío de la línea... dirigiéndola por Bermeza al valle del Ega”, lo que originaría perjuicios a los pueblos afectados por el desvío. Los Ayuntamientos de Arroniz y Allo decidieron organizar una reunión en esta última población para el sábado 6 de abril de 1890 a las diez de la mañana³⁷. La reunión no llegó a celebrarse. Las dificultades sin embargo continuaron. Esto obligó a organizar una nueva Junta General.

Fue el Ayuntamiento de Los Arcos el encargado de organizar la Junta General. “Reunidos en esta villa (de Los Arcos) el día 20 del pasado setiembre (de 1890) varios Señores del país interesados en la realización del proyectado ferrocarril de Logroño a Pamplona” se decidió que sea la Alcaldía de esa ciudad la encargada de hacer lo necesario para la formación de la Junta General³⁸. La reunión estaba prevista inicialmente para el mes de octubre como figura en el encabezamiento de la Carta-circular, pero la fecha está rectificada en 1 de noviembre citándose a la reunión para el día 12 de ese mes a las dos de la tarde en la Sala Consistorial de Los Arcos. Se solicitaba de los respectivos Ayuntamientos el nombramiento de Comisiones “que debidamente autorizados” concurren a la sesión para “zanjar las dificultades o inconvenientes que puedan existir” en la realización del proyecto de “tan vital y general interés”³⁹.

Se invitó además a varios periódicos, tanto navarros como riojanos. Las invitaciones fueron hechas directamente por el Alcalde de Los Arcos. Se invitó a *El eco de Navarra* por ser el periódico que “con más decisión y entusiasmo ha defendido y sostenido la construcción del ferrocarril”⁴⁰. Y en carta conjunta, según figura al margen, se invitó a *El Tradicionalista*, *El liberal navarro*, *La lealtad navarra* y *La Democracia* de Pamplona; y a *La Rioja* y *El demócrata*

36. DELGADO IDARRETA, J.M. Op. cit., pág. 139.

37. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.

38. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n. No hay constancia de quiénes son los “Señores del país interesados”, no aparecen ni citaciones ni actas de esta reunión del 20 de setiembre de 1890. El documento reseñado es la Carta-circular de citación: ver apéndice 2.

39. Ibidem.

40. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.

de Logroño. La llamada a la prensa se hizo porque “la prensa es uno de los poderosos medios para levantar el espíritu de los pueblos y coadyuvar en una importante esfera de acción a la realización de los proyectos beneficiosos que en toda época se agitan”⁴¹. También se invitó expresamente a *El Auxiliar* de Pamplona, a los Alcaldes de Pamplona y Logroño, al Gobernador Civil de Navarra y a la Excma. Diputación Foral y provincial de Navarra⁴².

La relación de los pueblos que recibieron la Carta-circular fueron los siguientes: Artajona, Arroniz, Allo, Artazu, Armañanzas, Aras, Abaigar, Ancín, Arellano, Adios, Añorbe, Ayegui, Barbarín, Bargota, Belascoain, Berbinzana, Cirauqui, Ciriza, Desojo, Dicastillo, Eneriz, El Busto, Echauri, Espronceda, Estella, Falces, Larraga, Legarda, Luquín, Lazagurría, Logroño, Legaria, Lerín, Los Arcos, Miranda de Arga, Mendigorriá, Mañeru, Muruzabal, Mués, Mendavia, Mirafuente, Murrieta, Morentín, Marcilla, Nazar, Obanos, Oteiza, Olejua, Oco, Pamplona, Puente la Reina, Piedramillera, Peralta, Sansol, Sesma, Salinas de Oro, Sorlada, Torres, Tirapu, Uterga, Ucar, Viana, Villamayor, Villatuerta, Vidaurreta y los distritos municipales de Aberin, Abárzuza, Valle de Echauri, Etayo, Valle de Guesalar, Valle de Goñi, Iguzquiza, Mendaza, Valle de Ollo, Olza, Torralba y Valle de Yerri⁴³.

No todos respondieron a la circular. Confirmaron su asistencia los siguientes: Artajona, que enviaba al Alcalde, Santiago Urdiroz, y al contribuyente don Juan Arellano; Allo al concejal don Ramón de Ulibarri; Dicastillo, representado por el concejal don Pedro Azcona y Martínez; Estella con el Alcalde, don Gregorio Zuazo, y el secretario del Ayuntamiento don Nicanor Larrainzar; Etayo con don Justo Pascual y don Felipe Esparza; Legarda por don Ramón Villanueva, que sustituyó a don Fermín Echarte por motivos familiares; Lazagurría por don Manuel Piérola; Logroño a cuya cabeza de la comisión figuró el Alcalde don José Rodríguez Paterna y los síndicos don Juan Manuel Farias y don Ramón Vidaurreta; Los Arcos, con don Estaban Pujadas, no figura luego en la relación oficial, y don Andrés Martínez

41. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n. Los periódicos elegidos de Logroño son *La Rioja* y *El Demócrata* según consta en carta de la Secretaría del Ayuntamiento Constitucional de Logroño “porque son los únicos que podrán trabajar en favor del asunto” y del Secretario de Viana, Baltasar Abadía, en fechas 6 y 9 de noviembre respectivamente.
42. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n. Todos ellos llevan fecha 3 de noviembre de 1890 y vienen firmados por el Alcalde de Los Arcos, Pablo Oroz.
43. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.: Relación de los pueblos que han sido invitados por la Carta-circular de 1 de noviembre de 1890.

de Morentín, ambos “propietarios y vecinos de esta localidad”; Mendigorria por el Alcalde don Silverio Domínguez y los contribuyentes don Nicomedes Lorenz y don Trifón Baquedano, siendo agregados a la Junta Gestora los contribuyentes don Mateo Salvador y don Gerónimo Megía; Mañeru con el Alcalde don Balbino Ezcurra y los contribuyentes don Miguel Arbeloa y don Félix Cía; Morentín al Alcalde don Julián Arzoz al que “se faculta para ceder terrenos gratis a la compañía que haga el ferrocarril proyectado, pagándose estos terrenos por el municipio a los particulares que les sean ocupados”; Obanos envió a don Evaristo Goñi, “segundo teniente de Alcalde” y además se le dio la representación de Muruzabal, Uterga, Legarda, Adios y Ucar, comisionando para ello a los señores don Esteban Pérez Tafalla, don Ramón Arraiza, don Francisco Ardaiz, don Isidro Echevarría, don Fermín Echarte y don Nicanor Uriz; Puente la Reina nombró a los mayores contribuyentes don Francisco Ochoa de Zabalegui y don Robustiano Larrea; Pamplona envió al primer teniente de Alcalde don Luis Armendáriz, aunque no figuró luego en la relación oficial, al segundo teniente de Alcalde don Severo Simavilla y al concejal don José Gorostiza; Sansol fue representada por don Emilio Rodríguez Beramendi y don Justo Yaniz Rubio; Sorlada por el Alcalde don Miguel Torres y don Cecilio Santesteban; Torres por don Juan C. Moreno y don Tomás Agós; Viana por el Alcalde don Juan Cadarso y por don Víctor Cereceda y don Francisco Elizalde; por último Zabalza, en representación de los pueblos del Valle de Echauri envió a don José Ezcurra, vecino de Echauri, y a don Baltasar Latasa, vecino de Vidaurreta⁴⁴.

También asistieron don Juan Cruz Sola y don Isidro San Juan por Arroniz y don Melchor Mendoza por Arellano, pero no existe respuesta oficial de su asistencia, sí en cambio aparecen en la lista oficial⁴⁵.

Señalaron oficialmente no poder asistir Abárzuza que se adhiere “al pensamiento sobre el proyecto”; Peralta “a causa de la inclemencia del temporal reinante”, y Villatuerta porque el comisionado se hallaba enfermo. Se negó a asistir el Ayuntamiento de Oteiza porque no ha lugar⁴⁶. Según figura en la relación oficial la prensa estuvo

44. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.: ordenados por orden alfabético. Ver cuadro.

45. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n. Relación de los distritos municipales que han asistido a la reunión. Ver mapa 2.

46. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.

representada por don Octaviano Mir y Mata, en nombre de *El Eco de Navarra*, don Casiano Díaz por *El Auxiliar* de Pamplona, don Francisco Zaporta por *La Rioja*, don Rafael Ortoneda por *El Demócrata* de Logroño y don Policarpo Bernabé Peña “por la prensa de Madrid” (sic)⁴⁷.

La Junta General se abrió a la tres y treinta de la tarde, presidida por el Alcalde de Los Arcos, don Pablo Oroz, que dio las gracias por la asistencia y conminó a “llevar a buen término las gestiones que vienen practicándose para ser un hecho la construcción del camino”. Tras las palabras de agradecimiento del Alcalde de Logroño, habló el ingeniero señor Legorburu leyendo una serie de documentos. En la discusión se propuso la formación de una comisión “que respetuosamente solicita a S.E. la Diputación foral y provincial la más pronta solución”. Los representantes de Pamplona dijeron que firmarían el acuerdo, pero su Ayuntamiento “se reservaba el derecho de gestionar por cuantos medios estén a su alcance la traslación de su estación al punto que juzguen más conveniente”. No votaron los representantes de Estella porque “no tenían facultad por el Municipio”. Los comisionados de Mañeru no firmaron porque no estaban facultados, pero “estaban conformes con el proyecto y en hacer un sacrificio para que se lleve a efecto la vía férrea”⁴⁸.

La comisión que se formó al efecto estuvo constituida por don Juan Cadarso, Alcalde de Viana; don Emilio Rodríguez de Sansol; don Andrés Martínez de Morentín de Los Arcos; don Juan Cruz Sola de Arroniz; don Ramón Ulibarri de Allo; don Félix Cía de Mañeru; don Francisco Ochoa de Zabalegui de Puente la Reina; Don Mateo Salvador de Mendigorriá; don Esteban Pérez Tafalla de Muruzabal, y don José Ezcurra de Echauri. Se reservó a los Ayuntamientos de Pamplona y Estella la posibilidad de nombrar representantes en la Comisión. La presidencia se decidió en primera instancia estuviese ocupada por don Esteban Pérez Tafalla de Muruzabal por ser el de más edad, pero al final se acordó que la Comisión elija entre sus miembros a su presidente. No obstante se ofreció la presidencia honoraria a los Alcaldes de Logroño, Pamplona y Los Arcos, pero declinaron el cargo por dificultades⁴⁹.

47. Vide nota 45.

48. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.: acta de la sesión.

49. Ibidem.

En este momento de la reunión fue invitado a pasar al Salón municipal el diputado provincial don Joaquín María Gastón, que manifestó su conformidad con lo dispuesto y “que gestionará con todo interés cerca de sus compañeros de Corporación a fin de que sea un hecho la realización del ferrocarril de Logroño a Pamplona”. Con unas nuevas palabras de agradecimiento del Alcalde de Logroño, don José Rodríguez Paterna, para conseguir la realización del proyecto se cerró la sesión⁵⁰.

Terminados los actos oficiales se reunió la comisión nombrada. Fue elegido presidente de la misma don José Ezcurra de Echauri, que en unión de los vocales don Ramón Ulibarri de Allo y don Mateo Salvador de Mendigorria formarían la permanente. Esta a su vez sería presidida también por don José Ezcurra y los vocales de esta serán el secretario y subsecretario de la comisión con las facultades investidas en la Junta General⁵¹.

El Ayuntamiento de Mañeru, a pesar de toda la discusión habida en la Junta General, notificó al presidente de la comisión que los gastos “se repartan entre toda la provincia y no entre los pueblos de la línea, por creer es en provecho de... la provincia toda”⁵².

La comisión tuvo una nueva reunión en Los Arcos el día 17 de noviembre de 1890. Notificó a la Diputación Foral su organización como comisión, según acuerdo de la Junta General y pidió la agilización de las peticiones del ingeniero Legorburu “solicitando su concurso financiero”⁵³. Dos días más tarde, y según acuerdo también de la comisión, se solicitó recoger “la firma de los señores comisionados de este país para mandarle después dicha instancia con los documentos complementarios” y poder agilizar los trámites ante la Diputación Foral⁵⁴. Tras todos estos avatares la realidad fue que al finalizar el año 1890 nada seguía resuelto.

La segunda reunión de Los Arcos

El año 1891 se iba a iniciar con nuevas dificultades. El Ayunta-

50. Ibidem.

51. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.: formación de la Comisión.

52. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.

53. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.

54. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.

miento de Pamplona deseaba cambiar la ubicación de la estación rechazando, incluso, si fuera necesario el proyecto aprobado por el Gobierno. Y el de Estella pretendía volver al ferrocarril de vía estrecha inicial⁵⁵. Sólo Viana al parecer tenía asegurada y adjudicada la estación⁵⁶.

Las dificultades, tal como señalaba la prensa, por aquellos momentos, crecían. La Diputación Foral parecía tender a un ferrocarril de vía estrecha, la Compañía del Norte quería hacer prevalecer sus intereses. La contraofensiva de la construcción debía ser fuerte, pues a pesar de que el Ayuntamiento de Mendigorriá llegó a ofrecer “un canon de cinco céntimos por cántara de vino, roba (sic) de trigo, que se exporte durante 16 años”, y que Logroño se comprometía a pagar diez mil pesetas por cada kilómetro que recorriera dentro de la provincia, la situación seguía paralizada. Se comprobaba que el interés de la Compañía era de un señor particular. La corrupción permitía el beneficio de uno frente al beneficio de todos⁵⁷.

Ante esta situación se promueve una nueva reunión en Los Arcos. Fue convocada por la comisión creada el 12 de noviembre de 1890. Se pensó en el 8 de marzo de 1891 a las once de la mañana en la Sala Consistorial del Ayuntamiento de Los Arcos como día para celebrarse. Fueron invitados los pueblos de Mendavia, Lazagurría, Villamayor, Iguzquiza, Olejua, Etayo, Piedramillera, Sorlada, Mués, Acedo, Mendaza, Marta, Nazar, Mirafuente y Ubago. Vemos que faltan las poblaciones importantes. Prácticamente no tenía ninguna posibilidad de llegarse a algún acuerdo fundamental. La realidad fue aún más dura y es que “no se celebró sesión por falta de asistencia de los pueblos”⁵⁸.

En abril los diputados provinciales riojanos Amós Salvador, Amusco e Iribarren intentan dirigirse a la Diputación Foral para “remover los obstáculos”. La Diputación Foral y el diario *La lealtad Navarra* se inclinaban ya por las posiciones del Conde de Villapater-

55. *La Rioja*, nos. 553, 562 y 630 de 18 y 28 noviembre de 1890 y 20 de febrero de 1891. En los dos últimos casos recoge noticias de *El Tradicionalista* de Pamplona.

56. CARRERAS Y CANDI, F. “*Geografía general del País Vasco*”. Barcelona, s./f. T. II, pág. 675.

57. DELGADO IDARRETA, J. M. Op. cit. T. V., fasc. 1, pág. 142. Según noticia recogida en *La Rioja* el magnate en cuestión al que se acusaba era el Conde de Villapaterna. *La Rioja*, núm. 648 de 14 marzo 1891.

58. A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.

na. *El Tradicionalista* de Pamplona, con una cierta ambigüedad, por la vía ancha tal como se había aprobado por la ley. *La Rioja* de Logroño en su afán de informar recogía todas las posturas, pero no se definía claramente. *El Calahorrano* tomó partido en contra de Logroño promoviendo “una línea Soria-Calahorra-Navarra”. *El Guipuzcoano* de San Sebastián señalaba que si no se construía el Logroño-Pamplona no hay esperanza del Pamplona-Pasajes, idea apoyada luego por *La Rioja*. La idea, por tanto, de pensar en un ferrocarril Madrid-Torralba-Soria-Logroño-Pamplona-Pasajes-Alduides quedaba prácticamente abocada al fracaso definitivamente, o al menos por mucho tiempo⁵⁹.

La realidad es que tampoco se hizo el de vía estrecha y aunque éste se había combatido obligó a decir en 1894 a *La Rioja*: “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 vía ni de otra clase”⁶⁰. Un cierto tono irónico dejaban traslucir estas palabras tres años después de los acontecimientos indicados. Pero de nuevo volveremos a ver relanzado el tema en 1896, siendo esta vez el centro la ciudad de Estella y el impulso procederá otra vez de la prensa riojana y navarra.

59. DELGADO IDARRETA, J. M. Op. cit. T. V., fasc. 1, pág. 143.

60. *La Rioja*, núm. 1733 de 18 octubre 1894.

APENDICE 1

Solicitan opinión sobre posibilidad de reunir una Junta para tratar del ferrocarril Logroño-Pamplona

El Alcalde de Viana al Alcalde de Los Arcos
Viana, y diciembre 10 de 1888

Muy Sr. mío y distinguido compañero: Agitado en sentido favorable la idea de construir un ferrocarril de Logroño a Pamplona que cruce el corazón de Navarra, y contando con el apoyo de varios Alcaldes de la Provincia; el Ayuntamiento que tengo el honor de presidir, con la veintena y mayores contribuyentes, en sesión celebrada en el día de ayer, acordó que se interese a los pueblos por conducto de sus respectivos Alcaldes, para que se sirvan manifestar su opinión cerca de la idea y en caso afirmativo, signifiquen si están dispuestos a concurrir a una Junta preparatoria en esta ciudad, para la que previamente serán invitados.

Al dirigirme a Vd. abrigo la confianza, que apreciando en cuanto vale la idea expuesta, por los beneficios que habrá de reportar al país en general y en particular a cada pueblo, la realización del proyecto, será acogido en esa localidad con cariñosa benevolencia, lo hará ver así a sus administrados y servirá contestar la presente en tiempo oportuno.

Aprovecho gustoso esta laudable ocasión para significarle mi buen deseo para con esa localidad y ofrecerme suyo Afmo. S.S. y compañero Q.B.S.M.

El Alcalde
Juan Cadarso (rubricado)

Nota pie de página: Se contesta por el Señor Alcalde acogiendo favorablemente el pronunciamiento.

(A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.)

APENDICE 2

Carta-circular convocando a una Junta General en Los Arcos para tratar el tema del ferrocarril Logroño-Pamplona

El Alcalde de Los Arcos a otras Alcaldías

Los Arcos, 1 noviembre 1890

Alcaldía de Los Arcos. Carta-circular.

Muy Sr. mío y distinguido compañero: Reunidos en esta villa el 20 del pasado setiembre varios Señores del país interesados en la realización del proyecto ferrocarril de Logroño a Pamplona, y agitado en la citada reunión el pensamiento unánime de celebrar una Junta general para acordar el modo más conveniente y eficaz de zanjar las dificultades o inconvenientes que puedan existir para la pronta y feliz terminación de este asunto, los Señores reunidos se dignaron interesar a esta Alcaldía para que la Junta general se celebrase en esta localidad. Aceptado por la misma el pensamiento expuesto y cumpliendo los acuerdos tomados, se ha señalado para la celebración de la repetida Junta general el día 12 del corriente mes a las dos de la tarde en la Sala Consistorial de esta villa.

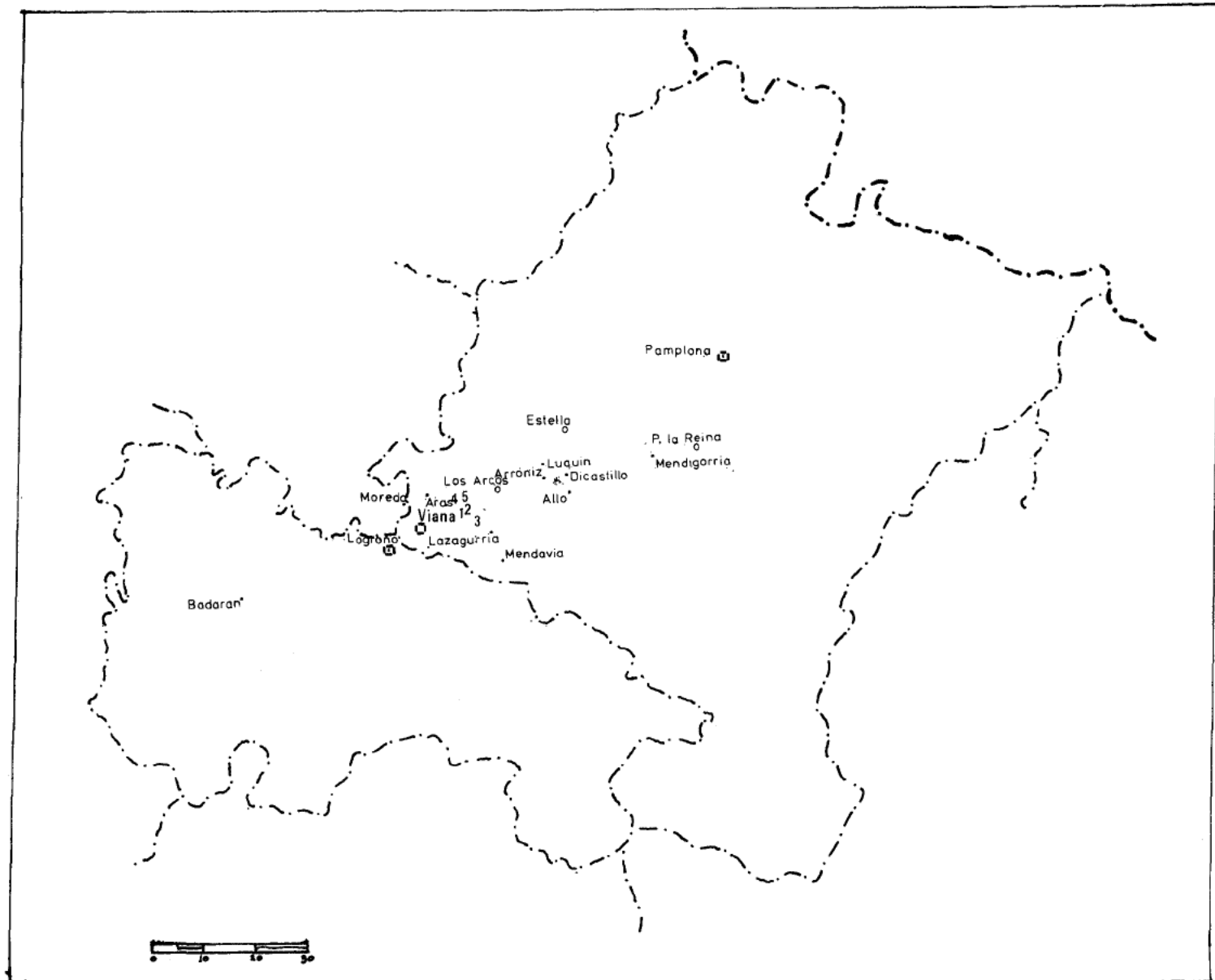
Al comunicar a Ud. los precedentes acuerdos abrigo la segura confianza que, apreciando en su verdadera importancia el pensamiento y fines de la Junta general, los acogerá favorablemente y lo participará a sus administrados a fin de que pueda nombrarse una comisión que debidamente autorizada y ostentando la representación del Distrito municipal de su digno mando y con la mayor suma de facultades, concurra al Salón municipal de esta localidad el día y hora citados para tomar los acuerdos necesarios y que más rápidamente tiendan a la consecución de los fines propuestos en el pensamiento de la convocatoria del proyecto ferro-carril de tan vital y general interés.

Aprovecha esta grata ocasión para ofrecerse a V. como afectísimo S.S. y compañero

q b s.m.

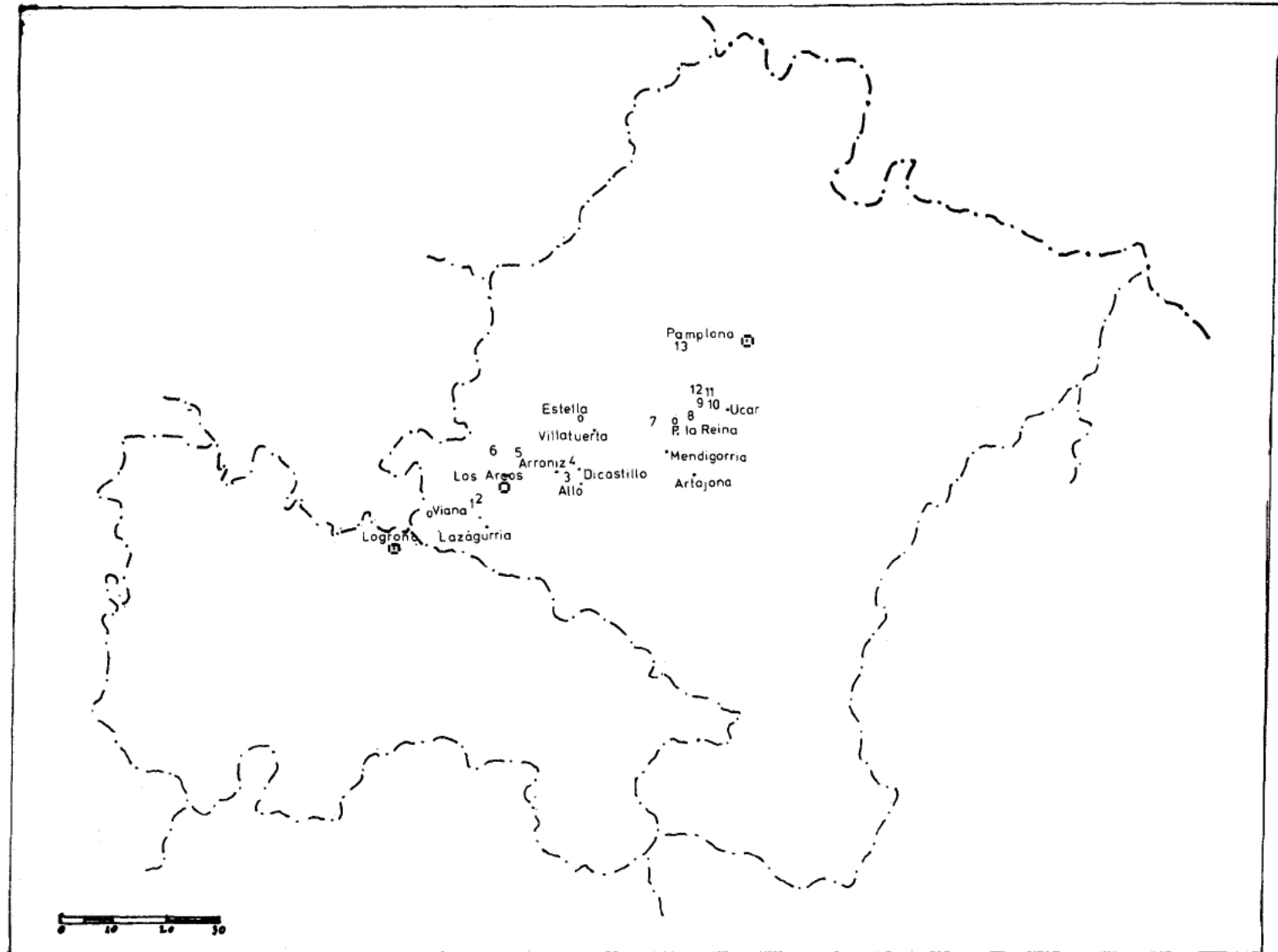
Pablo Oroz

(A.A.A. Leg. 123/10, doc. s./n.)



MAPA 1

Reunión de Viana (23 enero 1889).— □ Principio y fin de línea. ◻ Lugar de reunión. ○ Estaciones importantes.
 ● Asistentes a la reunión. 1.— Torres del Río. 2.— Sansol. 3.— El Busto. 4.— Bargaota. 5.— Armañanzas.



MAPA 2

Reunión de Los Arcos (12 diciembre 1890).— □ Principio y fin de línea. ◻ Lugar de reunión. ○ Estaciones importantes. ● Asistentes a al reunión. 1.— Torres del Río. 2.— Sansol. 3.— Morentín. 4.— Arellano. 5.— Etayo. 6.— Sorlada. 7.— Mañeru. 8.— Obanos. 9.— Muruzabal. 10.— Adios. 11.— Uterga. 12.— Legarda. 13.— Echaury.

REPRESENTACION EN LAS JUNTAS GENERALES DEL FERROCARRIL

<i>Población</i>	<i>Viana</i>	<i>Los Arcos</i>	<i>Los Arcos</i>
Abárzuza	—	Se adhieren	—
Adios	—	1	—
Alejua	—	—	Aceptaron
Allo	1	1	—
Aras	1	—	—
Arellano	—	1	—
Armañanzas	1	—	—
Arroniz	2	2	—
Artajona	—	2	—
Azuelo	—	—	Aceptaron
Badarán (Rioja)	1	—	—
Bargota	1	—	—
Busto, El	2	—	—
Dicastillo	1	1	—
Echauri	—	2	—
Estella	2	2	—
Etayo	—	2	Aceptaron
Iguzquiza	—	—	Aceptaron
Lazagurría	1	1	Aceptaron
Legarda	—	1	—
Logroño	3	3	—
Los Arcos	2	2	Organizador
Luquin	1	—	—
Mañeru	—	3	—
Marta	—	—	Aceptaron
Mendavia	2	—	Aceptaron
Mendigorría	2	3	—
Mendoza (Alava)	—	—	Aceptaron
Mirafuentes	—	—	Aceptaron
Moreda (Alava)	1	—	—
Morentín	—	1	—
Mués	—	—	Aceptaron
Muruzabal	—	1	—
Nazar	—	—	Aceptaron

EL FERROCARRIL LOGROÑO-PAMPLONA (1889-1891)

Obanos	—	1	—
Pamplona	—	3	—
Peralta	—	Temporal	—
Piedramillera	—	—	Aceptaron
Puente la Reina	—	2	—
Sansol	1	2	—
Sorlada	—	2	Aceptaron
Torres del Río	1	2	—
Ubago	—	—	Aceptaron
Ucar	—	1	—
Uterga	—	1	—
Viana	3	3	—
Villatuerta	—	Enfermedad	—