

El ferrocarril Logroño-Pamplona (1889-1927)

JOSE MIGUEL DELGADO IDARRETA (*)

INTRODUCCION

Cuando hoy hablamos del siglo XIX, entre otras cuestiones, no podemos obviar el desarrollo del transporte. Y dentro de él un papel significativo lo tuvo el ferrocarril, que era "un sistema capaz de establecer relaciones rápidas y económicas entre lugares distintos, de forma que por su medio se había de revolucionar la vida de los pueblos" (1). La red ferroviaria nacional subrayará la existencia de las grandes arterias del Estado, y su realización acaparó la mayor parte de los transportes facilitando las actividades comerciales e industriales. Esta función convirtió al ferrocarril en un servicio público, de ahí que fuera "el Estado quien lo consienta, lo autorice y aún explote, convirtiéndose en transportista" (2). Ello no había sido óbice para que a lo largo de los años treinta del pasado siglo "la actitud oficial hacia el ferrocarril fuera durante muchos años una mezcla de indiferencia hostil y estímulo mal encaminado, dominando alternativamente una y otra tónica" (3), y que incluso todo pareciera 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.

Esta Ley no debió despertar muchos entusiasmos con lo que Bravo Murillo, a la sazón Ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas en el gabinete presidido por el general Narvaez, presentó a las Cortes un estudio sobre ferrocarriles con "la pretensión de definir una 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 el 21 de marzo de 1848" (4).

Habría que esperar a la propuesta de Seijas Lozano para dar "un paso decisivo en este terreno", concretándose en la Real Orden de 26 de marzo de 1850 de la que se puede señalar que por primera vez se proyectaba una verdadera política ferroviaria (5). Pero no será hasta la Ley General de

1855 cuando se señalen las grandes arterias nacionales y se trate el ferrocarril como "el poderoso medio de todas las empresas industriales y elemento generador del progreso y la civilización" (6). Esta ley será ampliada por el Plan General de 1867, que a su vez se remodelará y consolidará en la Ley General de 1877 cuando en realidad "ya se había construido lo esencial de la red", aunque no se puede negar que supuso un relanzamiento de las construcciones ferroviarias (7).

Pero si es cierto que esta Ley General facilitaba la unión de los puntos neurálgicos de la geografía hispana, no es menos real que algunas provincias veían que sus intereses eran ignorados. Ello llevó a presionar para la consecución de los denominados ferrocarriles secundarios que facilitarían las posibilidades de transporte interno, que al desembocar en las grandes vías nacionales mejorarían su economía. La Ley General de 1855 preveía la construcción de "ferrocarriles de vía de un metro" (8) y no necesitaban una legislación especial. No se evitó que en 1889 el gobierno que presidía Sagasta remitiera a las Cortes un proyecto de Ley de ferrocarriles secundarios. En mayo de ese año la prensa recogía la aprobación del proyecto que facilitaba su realización en los próximos veinte años (9). La realidad es que todo se paralizaba, pues aunque el 3 de marzo de 1890 se daba un Real Decreto por el que se autorizaba la presentación en Cortes de un plan de líneas habría que esperar al 30 de julio de 1904 para la promulgación definitiva de la primera Ley de ferrocarriles secundarios (10).

FERROCARRILES EN LA RIOJA

No podemos omitir el intento de Sagasta en 1855 de tratar que en el Plan nacional de ferrocarriles se añadiera la línea Zaragoza-Miranda de Ebro que siguiendo los márgenes del río Ebro inexcusablemente atravesara la provincia de La Rioja. Por otra parte, Sagasta, en ese momento, no trataba más que de plasmar la idea de la Diputación riojana y el capital bilbaino, ya que crear esa línea era fundamental para no aislar a la provincia de La Rioja, ni el puerto de Bilbao, que se veía amenazado por el de Santander.

Vinos (11), frutas y cereales necesitaban una salida al mar y así la Diputación Provincial de Logroño en mayo de 1856 proponía a la de Vizcaya la construcción de la que vendría a denominarse ferrocarril Tudela-Bilbao. De la Rioja surgía, pues, "el proyecto que podría remediar la carencia ferroviaria de Vizcaya" (12). Por Real Orden de 16 de abril de 1858 se aprobaban los estatutos orgánicos de la Sociedad (13). Ferrocarril que vendría a poner en práctica la enmienda a la totalidad que el ingeniero riojano Práxedes Mateo Sagasta había hecho a la denominada Ley Luxán de junio de 1855 que proponía cuatro líneas principales y dos secundarias fundamentales. La última de estas 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, fecundado así las

riberas de Aragón y Rioja, recorriendo Tudela, Logroño, Haro y Miranda" (14). El primer tramo inaugurado fue el de Bilbao a Orduña. El agobio financiero fue grande hasta el punto de declarar suspensión de pagos en 1866 y el Banco de Bilbao se tuvo que hacer cargo de la situación. Al final, en 1888, la Compañía del Norte ponía punto final a la independencia de la línea.

Esta fue la única realización ferroviaria que pudo hacerse realidad en tierras riojanas, pero ello no significó que en los años que van hasta el final del siglo pasado no se intentara llevar a la práctica otras ideas. En 1853 se había agitado la cuestión de dotar a España de un ferrocarril que nos comunicara con Francia. La Diputación Provincial del Logroño presentó al Gobierno la necesidad de su realización, pues "era de convenientísima realización, **de vida o muerte** (sic), para la provincia" (15). En 1862 se planteaba ya claramente la construcción del denominado **Ferrocarril de los Alduides** en las Cortes bajo el patrocinio del Marqués de Salamanca y el plan de 1867 recoge la construcción del Pamplona-Bayona por los Alduides (16), a la vez que se piensa en enlazar la línea Madrid-Zaragoza con el Tudela-Bilbao y que esta se realizaría en Baídes y por Almazán y Soria llegaría a Logroño (17). La concesión data del 16 de noviembre de 1.887 y se haría de Torralba a Soria por Almazán (18). La prensa riojana recogerá tiempo después la posibilidad de su continuación a través de la provincia de Logroño (19), lo que motivó que en sesión del Ayuntamiento de Logroño el concejal Frías preguntara al Alcalde sobre el tema añadiendo una pregunta sobre el Logroño-Pamplona (20).

De esta manera oficialmente, por un lado, y periodísticamente, por el otro, se hablará en Logroño por vez primera del ferrocarril Logroño-Pamplona. En el año anterior, 1888, el Ayuntamiento de Viana con la veintena y mayores contribuyentes el día 9 de diciembre interesaron "a los pueblos por conducto de sus respectivos Alcaldes, para que sirvan manifestar sus opiniones cerca de la idea (de construir un ferrocarril económico de Logroño a Pamplona) y en caso afirmativo, signifiquen si están dispuestos a concurrir a una junta preparatoria", que tendría lugar en Viana (21).

Otros proyectos se van a plantear también en estos años finales del siglo XIX: Bilbao-Vitoria-Logroño; Haro-Laguardia (Alava); Haro-Pradoluengo, que enlazaría con el Burgos-Belorado y que terminó convirtiéndose en los primeros años del siglo XX en el Haro-Ezcaray por Casalarreina y Sto. Domingo de Lacalzada; Nájera-Cenicero; Canales de la Sierra-Villafranca (Burgos), y Mansilla de la Sierra a enlazar al Zaragoza-Bilbao (22).

EL FERROCARRIL LOGROÑO-PAMPLONA.

Sobre las premisas antes mencionadas comienza a trabajarse sobre la realización del ferrocarril Logroño-Pamplona. La primera realización fue la organización de una Junta que se celebraría en la Casa Consistorial de Viana el 16 de enero de 1889. A esta reunión, que terminó celebrándose una semana mas tarde, acudieron las poblaciones del tránsito, además de otras interesadas en el proyecto por su proximidad geográfica a la línea o por los intereses económicos que el ferrocarril pudiera reportarles, diputados forales, Cámara de Comercio de Logroño y la prensa navarra y riojana (23).

Los efectos de esta reunión se dejaron notar pronto. Fue la prensa la que resaltó el éxito de unir Pamplona y Logroño, no sólo porque atravesaba las tierras mas ricas de Navarra y facilitaría la comercialización de los productos de la tierra, 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 su vez podría prolongarse hasta Pamplona el ferrocarril del Bidasoa que mostraba la vieja aspiración de conseguir que la vía de comunicación mas importante con el país vecino atravesara tierras riojanas y navarras (24).

Habrà que esperar al mes de febrero de 1890 para que las Cortes nombren Comisión para dictaminar sobre una proposición del ferrocarril Logroño-Pamplona compuesta por los diputados Amós Salvador, presidente, Cruz, Garnica, Martínez Aquerrecha, Calbetón, José Sagasta y Ruiz de Galarreta, secretario (25). El 26 de febrero Cámara de Diputados y Senado dictaminaban a favor. El 6 de marzo la Reina regente sancionaba la Ley y el día 16 aparecía publicada en *La Gaceta de Madrid*. D. Emilio Legorburu obtenía la concesión "sin subvención del Estado", según indicaba la propia Ley, para construir y explotar por 99 años un ferrocarril de vía ancha "que empalmando en Logroño en la línea de Tudela a Bilbao, se dirija a Pamplona" (26).

Todo esto no obvió que el Ayuntamiento de Los Arcos organizara una nueva reunión el 12 de noviembre de 1890. Como en la anterior, además de los Ayuntamientos implicados, enviarán representantes, otros de la zona. El papel de la prensa volvió a ser decisivo, incluso un periodista en nombre de la prensa de Madrid hacía acto de presencia en el acto. Se solicitaba en la carta-circular en que se citaba a esta Junta que los respectivos Ayuntamientos nombraran comisiones "que debidamente autorizados" concurren a la sesión para zanjar "las dificultades o inconvenientes que puedan existir" (27). La prensa volvió a ser invitada: *El eco de Navarra*, *El Tradicionalista*, *El liberal Navarro*, *La lealtad navarra* y *La Democracia*, todos ellos de Pamplona; junto a los logroñeses *La Rioja* y *El demócrata*. También se invitó expresamente a *El Auxiliar* de Pamplona, a los Alcaldes de Pamplona y Logroño, al

Gobernador Civil de Navarra y a la Diputación Foral (28). Se formó una Comisión para gestionar los acuerdos y a la vez se invitó al diputado don Joaquín María Gastón para manifestar su conformidad con lo dispuesto y que gestionara con interés con sus compañeros de Corporación para que el proyecto sea una realidad. Tras unas palabras de don José Rodríguez Paterna, Alcalde de Logroño, se clausuró la sesión (29). La Comisión se reunió inmediatamente para elegir una permanente.

De nuevo fue Los Arcos centro de atención al pretender una nueva reunión el 18 de marzo de 1891. Los posibles asistentes no estaban implicados directamente en la línea y esta no llegó a celebrarse (30).

Desde estos momentos hasta 1896 pocas cosas hay que reseñar. Se habló del interés de "una fuerte compañía inglesa" por este ferrocarril (31), pero todo debía resultar una quimera, pues incluso Navarra estaba convencida de "la imposibilidad de la vía estrecha" incluso (32). Las elecciones municipales de 1893 despertaron el tema, pero era de nuevo una situación pasajera (33). La desesperación del diario *La Rioja* debía ser grande pues el 18 de octubre de 1894 escribía que "nos venció porque trabajaron mas sus amigos de Pamplona, que sus enemigos de Logroño y hoy no reflejan las aguas del Ebro los trenes de una ni otra clase" (34). Y *El liberal navarro*, aunque hacía hincapié en el posible negocio, pues recogiendo los datos comprobados de los movimientos de mercado de la zona se podían "ofrecer resultados con todas las garantías apetecibles" (35), también se lamentaba de la situación.

FERROCARRILES SECUNDARIOS.

Será el año 1896 el que vea reverdecer la idea. El diputado foral don Ricardo Gastón en carta impresa se dirigía a los pueblos navarros interesados en la línea y a "algún otro cuyas cercanías cruce la línea del proyecto" (36). Diversos Ayuntamientos navarros iniciaron movimientos al respecto, pero fue el Alcalde de Estella, don Mariano Albizu, quien provocó una nueva reunión solicitando a las demás Corporaciones que "acudan con uno o dos representantes... con poder suficiente y facultad plena para adaptar los acuerdos correspondientes" (37).

La reunión tuvo lugar el 11 de junio de 1896. Asistieron a ella representantes de veintitrés poblaciones, los diputados forales don Ricardo Gastón, que había iniciado la gestión como ya he mencionado más arriba, y don Ulpiano Larrea. El ferrocarril Logroño-Pamplona pasaba a formar parte de la red de ferrocarriles secundarios navarros, y aunque se pidió prioridad para él, la realidad es que lo único conseguido fue formar una nueva Comisión que presione a la Diputación Foral para que "estudie y sancione" la propuesta (38). Pero los problemas no terminaban en las dificultades que Diputación Foral planteaba para ir dilatando el tema, sino que los propios pueblos se enfrentaban entre sí. Así se realizó un encuentro en Allo,

ciudad que no había acudido a Estella, para pedir que el ferrocarril pasara por el Valle de Solana por ser zona agrícola y estar "en relaciones comerciales con el ramo de vinos de las provincias de Bilbao, Santander, Valladolid y Burgos, utilizando para el transporte el ferrocarril de Tudela a Bilbao", que le evitaba "el rodeo por Estella para tomar en Logroño dicho ferrocarril" (39). La respuesta de Sorlada no se dejó esperar aludiendo al menor costo desde el punto de vista técnico, a su mayor peso cerealista, a la producción maderera y a las ventajas de exportación de vinos, aceite "y otros artículos a las provincias vascongadas" (40).

EL FERROCARRIL ELECTRICO LOGROÑO-PAMPLONA.

Como vemos las dificultades y demoras siguen en aumento. En los últimos meses de 1896 floreció una nueva idea: el ferrocarril eléctrico Logroño-Pamplona. Fue el ingeniero Arazola, quien con el mismo esquema de diseño del anterior proyecto, describe en un folleto su mejor viabilidad, ya que "a primera vista es muy hacedero por la inmensa economía que resulta", por lo que cita a la Comisión formada en Estella en junio para una reunión a las once de la mañana del día 19 de diciembre de 1896 en esa misma ciudad (41). Los acuerdos de la reunión se centraron en los valiosos datos económicos y científicos que representan, que puede ser de mayor utilidad y que honrará a todos el poner a la provincia de Navarra "a la cabeza de Europa", por lo que concluyen solicitando con urgencia su ejecución. Gracia que esperan alcanzar "de la determinación y patriotismo" de la Diputación Foral (42).

Pero todo volverían a ser nuevas reuniones, conjeturas, acuerdos. Lo que obligó a **La Rioja** a decir que "hace tiempo defendíamos la unión de las dos capitales ..., no tanto para el tráfico navarro, como por comprender que construida esta línea era facilísima la unión de Pamplona con Pasajes y Logroño con Soria", aunque la realidad es que una vez mas nos quedábamos "sin ferrocarril de ninguna clase" (43). También la prensa de Pamplona grita que se "logre sin mas dilaciones", puesto que sigue sin darse ninguna respuesta (44). Todo lo que se obtuvo fue una reunión en Pamplona el 13 de diciembre con el diputado foral por Estella, Sr. Errea, y el ingeniero Arazola. **El eco de Navarra** y **La Rioja** presionaron sobre el asunto a tratar, el primero por la necesidad que hay de él y esperando de la "gran benevolencia", y el segundo porque el "tesoro provincial" será el que de verdad se gane definitivamente y pueda verse la línea en activo (45).

De aquí a final de siglo y hasta la Dictadura sólo habrá dilaciones, artículos de prensa cada vez mas espaciados y una realidad: los intereses creados y las presiones, difíciles en algún caso de constatar, pero reales en tanto en cuanto todo permanecía igual y se seguía dilatando la construcción del ferrocarril Logroño-Pamplona.

EL FERROCARRIL LOGROÑO-PAMPLONA EN 1927

Ya durante la Dictadura vuelve a salir a primer plano la posibilidad de su estudio y construcción. Así en 1927 los ingenieros don Justo Legorburu y don Ignacio Rotaèche presentan un nuevo proyecto de construcción del ferrocarril Logroño-Pamplona (46). Tras un estudio introductorio en el que se cita la existencia de otro proyecto en 1910 (47), se vuelve a mencionar la idea de construirse un directo Madrid a Francia por Alduides en 1921.

Con la implantación del Nuevo Régimen ferroviario por Ley de 12 de julio de 1924 en que se acepta entre otras cosas el ancho de vía de la red peninsular, y la línea de Logroño a Pamplona por considerarse de "interés regional" (48). Idea que una vez mas se complementaría con la continuación a Alduides, pues "si bien no puede tener los caracteres de una línea internacional de primer orden, ha de resultar interesante para las relaciones regionales de todo el valle del Ebro comprendido entre Castejón y Miranda, con Navarra y la parte del mediodía Francés limítrofe" (49). Sobre esta base se realizó la memoria que como se señala en el capítulo segundo sólo expone reformas al proyecto primitivo para actualizarlo, además de describir trazado, obras y estudios de costes. El noveno capítulo y último hace un exámen del tráfico de la línea y sus beneficios. La línea haría definitivamente el siguiente recorrido: Logroño, Viana, Lazagurria, Los Arcos, Allo, que al fin se salía con sus intenciones, Estella, Mendigorria, Puente la Reina, Echaurren y Pamplona. Línea sinuosa y larga: 140 kms. (50).

EPILOGO

Los años de la IIª República y la Guerra Civil vuelven a olvidar el tema. Habrá que esperar al año 1945 para que vuelva a plantearse como consecuencia de haberse aprobado el ferrocarril Pamplona-Estella-Marcilla, por lo que se propone que en Estella se continúe la vía hasta Logroño, ya que existe un proyecto anterior, y así lo hace saber el Alcalde de Los Arcos (51). El Alcalde de Logroño, don Julio Pernas, el 8 de agosto de 1945 responde al de Los Arcos que se proceda a gestionarlo, pero que conversaciones con el diputado Navarra en Cortes, Martínez de Morentín, aconsejan aplazar las gestiones, aunque el interés es grande y convendrá "para desarrollarnos conjuntamente los pueblos de Navarra y Logroño" (52). La dilación, que queda bien patente en la respuesta riojana, hará que una vez mas las aguas del Ebro, como decía en su momento La Rioja, no vean el ferrocarril Logroño-Pamplona, como hoy sigue siendo.

NOTAS

- (*) Profesor de H. Contemporánea. Colegio Universitario de La Rioja.
- (1) WAIS, F. H. *de los ferrocarriles españoles*. Madrid (1974), p. 18.
- (2) *Ibidem*, p. 18.
- (3) TORTELLA, G. *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Madrid (1978), p. 164.
- (4) ARTOLA, M. *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*. Madrid (1978), T. I, p. 32.
- (5) *Ibidem*, T. I, p. 49.
- (6) PALACIO ATARD, V. *La España del siglo XIX*. Madrid (1978), p. 356.
- (7) *Ibidem*, p. 631.
- (8) WAIS, F. *Op. cit.*, p. 516.
- (9) *La Rioja*, n. 39 de 2-mayo-1889.
- (10) WAIS, F. *Op. cit.*, p. 517.
- (11) GARCIA SANTAMARIA, P. "Los viñedos riojanos durante la segunda mitad del siglo XIX". *Cuadernos de Investigación Geográfica*, Logroño (1983), T. IX, fasc. 1-2, p. 91; Plantea que la expansión exportadora del vino no puede entenderse separada del desarrollo ferroviario, pues "se vincula de tal forma con la viticultura que los precios del vino de cada uno de los municipios van a sufrir considerables variaciones, según sea su situación respecto a la estación mas cercana".
- (12) GARCIA VENERO, M. *Hª anecdótica del ferrocarril en España*. Madrid (1948), p. 275.
- (13) *Estatutos orgánicos de la Sociedad del Ferrocarril de Tudela a Bilbao por Miranda*. Bilbao (1858), 23 pp. La R.O. de 20 de Junio de 1859 y el R.D. de 29 de Abril de 1863 rectificaban algunos puntos de los primitivos estatutos. Los renovados volvieron a ser reeditados en Bilbao en 1863.
- (14) ARTOLA, M. *Op. cit.* T. I, p. 74 y sigs.
- (15) OLAVE Y DIEZ, S. *La verdad acerca del ferrocarril de Alduides, prolongado desde Pamplona por Estella, Calaborra y Soria hasta Torralba*. Madrid (1880), p. 49.
- (16) *Memoria del plan de ferrocarriles. 1867*. Madrid (1867). T. II, p. 23 y sigs. Se plantean otras alternativas y en OLAVE Y DIEZ, S. se hacen estudios comparativos en kms. de las posibilidades de conexión con Francia, *Op. cit.*, p. 61.
- (17) *Memoria ...*, T. II, p. 10.
- (18) CATALINA Y COBO, Excmo, Sr. D. Mariano *Memoria sobre el estado de los ferrocarriles en 1890*. Madrid (1892), p. 44.

- (19) *La Rioja*, nº 137 de 30 de junio de 1889. Cita una noticia aparecida en Madrid el día anterior en que el Ministro de Fomento, Conde de Xiquena, había ofrecido seguridades en este sentido.
- (20) A(rchivo) M(unicipal) de L(ogroño). A(ctas) A(yuntamiento) de L(ogroño), en sesión de 16 de noviembre de 1889. La pregunta fue recogida por *La Rioja*, nº 253 de 17 de noviembre de 1889. La primera propuesta con presentación de planos del recorrido data de 1880 y ya fue debida al ingeniero don Emilio Legorburu, que luego obtendrá la concesión.
- (21) A(chivo) M(unicipal) de los A(rcos). Leg. 213/10, doc. s.n. Se trata de una carta remitida por el Alcalde de Viana, don Juan Cadarso, a los pueblos navarros afectados por el problema.
- (22) Sobre esta cuestión DELGADO IDARRETA, J.M. "Nota sobre los ferrocarriles en Logroño a fines del siglo XIX". **Cuadernos de Investigación (Geografía e Historia)**. Logroño (1978), T. IV, fasc. 2, pp. 132-136. "La Rioja, Logroño y los ferrocarriles a fines del siglo XIX" Ibidem, T.V, fasc. 1, pp.135-150. "Los ferrocarriles en la Rioja Alta (1887-1909)" Ibidem, T.V. fasc. 2, pp.169-190. "La red de comunicaciones en la Rioja en el siglo XIX" **Actas del I COLOQUIO SOBRE GEOGRAFIA DE LA RIOJA**, Logroño (1985), T. 5, pp. 119-126.
- (23) DELGADO IDARRETA, J.M. "El ferrocarril Logroño-Pamplona (1888-1891)" **Cuadernos de Investigación. Historia**. Logroño (1981), T. VII, fasc. 1-2, pp. 150-151.
- (24) *La Rioja*, nº 89 de 2 de mayo 1889. *El Tradicionalista de Pamplona* de 1 de mayo 1889.
- (25) DELGADO IDARRETA, J.M. "El ferrocarril ...", T. VII, fasc. 1-2, p. 154.
- (26) *La Gaceta de Madrid* de 16 de marzo de 1890.
- (27) A.M.A. leg. 123/10, doc. s.n.
- (28) A.M.A. leg. 123/10, doc. s.n. Las citas llevan fecha de 3 de noviembre de 1890 y firmadas por el Alcalde de los Arcos, don Pablo Oroz. Sobre las poblaciones que respondieron y asistieron vide DELGADO IDARRETA, J.M. "El ferrocarril...", T. VII, fasc. 1-2, pp. 155 y sigs.
- (29) A.M.A. Leg. 123/10, doc. s.n.: Acta de la sesión.
- (30) DELGADO IDARRETA, J.M. "El ferrocarril ...", T. VII, fasc. 1-2, pp. 159-161.
- (31) *La Rioja* nº 1.090 de 13 septiembre de 1.892.
- (32) Ibidem.
- (33) *La Rioja*, nº 1.448 de 18 noviembre de 1.893.
- (34) *La Rioja*, nº 1.733 de 18 octubre de 1.894.
- (35) *El Liberal Navarro* de 15 diciembre de 1.895.
- (36) A.M.A. Leg. 117/3, doc. s.n.
- (37) A(rchivo) M(unicipal) de E(stella). Leg. Obras 1.882-1, carp.

- ferrocarril, doc. s.n.
- (38) A.M.E. Leg. 1.882-1, exp. ferrocarril secundario, doc. s.n.: Acta de la sesión.
- (39) **La Rioja**, nº 2.288 de 23 junio de 1.896: es copia literal de la petición a la Diputación Foral de Navarra.
- (40) A.M.E. Leg. Obras 1.882-1, doc. s.n.
- (41) A.M.E. Leg. 1.882-1, exp. 1.896, doc. s.n.
- (42) *Ibidem*.
- (43) **La Rioja**, nº 2.364 de 20 octubre de 1896.
- (44) **El eco de Navarra**, 2ª época, de 26 octubre de 1.896. Reincidió en el mismo tema el 18 noviembre de 1.896.
- (45) **Eco de Navarra**, de 16, diciembre, 1.896. **La Rioja**, nº 2.414 de la misma fecha.
- (46) **Proyecto de ferrocarril de Logroño a Pamplona**. Memoria, doc. 1, 142 folios.
- (47) De este proyecto de 1.910 no he podido encontrar absolutamente nada. Sólo tengo información por lo que al respecto señala la Memoria antes mencionada. Según este dato uno de los coautores es uno de los ingenieros que ahora firma este nuevo proyecto (no aclara cual de los dos). Los otros proyectistas son los ingenieros Alonso Zabalza y Arellano. Fue aprobado en 1.914. Contenia sustanciales diferencias en la mitad de su trazado en relación al que propuso don Emilio Legorburu en 1.880.
- (48) **Proyecto...**, Memoria, doc. 1, f. 2.
- (49) *Ibidem*, f. 3.
- (50) *Ibidem*, Mapa nº 1, f. 29-30
- (51) A.M.A., Leg. 193/11, doc. s.n.
- (52) A.M.A., Leg. 193/11, doc. s.n.