

## LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A CALAHORRA EN 1863

por

José Luis Cinca Martínez\*

### Resumen

La invención de la máquina de vapor en el siglo XVIII y su aplicación a las locomotoras como medio de transporte, revolucionó las comunicaciones terrestres en el siglo XIX. Tras la tardía incorporación de España al extraordinario desarrollo ferroviario que tenía lugar en Europa, la aprobación de la *Ley General de Ferrocarriles* en 1855 durante el bienio progresista, dio origen a las grandes líneas españolas. La exclusión de Vizcaya en el trazado del Madrid - Irún hasta la frontera francesa motivó el proyecto de la línea Tudela - Bilbao apoyada por capital vizcaíno, por los diputados riojanos en Madrid y la Diputación Provincial. La línea atravesará La Rioja de Este a Oeste, por la margen derecha del Ebro en dirección a Bilbao, siendo Miranda de Ebro el cruce ferroviario con la línea Madrid - Irún. Calahorra asiste expectante a la llegada de este nuevo y revolucionario medio de transporte, siendo inaugurada la línea el 31 de agosto de 1863.

### Résumé

L'invention de la machine à vapeur au XVIII siècle et son application aux locomotives comme moyen de transporta révolutionna les communications terrestres au XIX siècle. Après la tardive incorporations de l'Espagne à l'extraordinaire développement ferroviaire qui avait lieu en Europe, l'approbation de la "*Loi Générale des Chemins de Fer*" en 1855 durant les deux ans progressistes, donna naissance aux grandes lignes espagnoles. L'exclusion de Vizcaya de la ligne Madrid-Irún jusqu'à la frontière française entraîna le projet de la ligne Tudela-Bilbao appuyée par le capital basque, par les députés de La Rioja à Madrid et par le Conseil Général. Cette ligne traversa La Rioja d'Est à Ouest, suivant la rive droite de l'Ebre direction Bilbao, devenant Miranda de Ebro le croisement ferroviaire de la ligne Madrid-Irún. Calahorra assiste impatient à l'arrivée de ce nouveau et révolutionnaire moyen de transport, dont la ligne fut inaugurée le 31 août 1863.

### I.- INTRODUCCIÓN

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII tiene lugar en Inglaterra la *Revolución Industrial* como consecuencia de las profundas transformaciones sociales, demográficas, económicas, ideológicas y políticas que se dan en ese momento y que se extenderá con mayor o menor rapidez al resto de Europa. La mecanización lograda en la industria siderúrgica y textil gracias al desarrollo de inventos como la máquina de vapor revolucionará el trabajo en las fábricas, y desde las primeras décadas del siglo XIX también las comunicaciones terrestres con su aplicación al transporte.

---

\* Amigos de la Historia de Calahorra. cinca@supervia.com

El origen de la máquina de vapor<sup>1</sup> se sitúa a comienzos del siglo XVIII cuando, en 1705, Thomas Newcomen junto a John Cawley, consiguen construir una primera máquina mejorando la del francés Denis Papin que había desarrollado un artilugio utilizado para bombear agua. En 1769, James Watt patenta la máquina de vapor.

El invento de Watt tiene notables aplicaciones y, el francés Cugnot, incorporándole ruedas, consigue circular por las calles durante 12 minutos (el tiempo que dura la combustión del carbón en la caldera) a 4 km por hora. Sin embargo la aplicación de la máquina de vapor al transporte de mercancías tiene lugar en 1804, donde en la acería Pen-y-Darren, al sur de Gales, arrastra 5 vagones cargados con 10 toneladas de acero y 70 hombres sobre una vía que, al ser de madera, se hunde. En 1825, es inaugurado el primer tren sobre vía férrea del mundo entre Stockton y Darlington y en 1830 se abre al público la primera línea comercial entre Manchester y Liverpool.

La aplicación de la máquina de vapor al transporte revolucionó las comunicaciones terrestres. Según Cordero y Menéndez, un convoy tradicional en los caminos europeos de principios del siglo XIX formado por 20 ó 30 carretas de las que cada una podía transportar hasta 460 kg. alcanzaba una capacidad máxima de 13,8 Tm. Sin embargo, en 1865 un tren de mercancías se componía por término medio de 24 vagones, cada uno de ellos con una capacidad útil de 5,5 Tm. lo que suponía 132 Tm. por convoy: 10 veces más. Además, si añadimos el factor velocidad tenemos que el transporte por carretera difícilmente sobrepasaba los 10 km. por hora, mientras el transporte por ferrocarril superaba los 20 desde un primer momento<sup>2</sup>.

El desarrollo tan extraordinario del ferrocarril no se debe sólo al mal estado de las carreteras existentes en aquel momento, sino a la ausencia de un elemento motriz que le hiciera competencia a la locomotora de vapor hasta el desarrollo de los motores de explosión a principios del siglo XX. Además, la aparición del ferrocarril motivó un descenso en el interés por el uso de la carretera para el transporte, e incluso la supeditación a los trazados ferroviarios en los planes del Gobierno. La *Ley de Carreteras* de 1857 concibió la carretera como una infraestructura orientada a integrar el ferrocarril en la red general de transportes terrestres y, en la posterior ley de 1864, se contempla la necesidad de que se supriman en el sistema de caminos ordinarios “...los que han sido o van a ser reemplazados con ventaja por los de hierro, así como algunos otros que apareciendo tan sólo de utilidad local no deben quedar a cargo del Estado”.<sup>3</sup>

---

1. El principio básico de la máquina de vapor es la transformación de la energía calorífica del vapor de agua en energía mecánica, haciendo que el vapor se expanda y se enfríe en un cilindro equipado con un pistón móvil.

2. CORDERO, R. y MENÉNDEZ, F. El sistema ferroviario español. En *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España, 1978, vol. I, p.268.

3. RODRIGUEZ LÁZARO, F.J. Caminos ordinarios y caminos de hierro: el Estado y las compañías ferroviarias ante el desarrollo del transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica en España, 1924-1936. En *Ferrocarril y ciudad: una perspectiva internacional*. Madrid: Ministerio de Fomento, 2002, p. 127.

En cuanto al estado en el que se encontraban las carreteras riojanas a mediados de siglo XIX, no difiere mucho del resto de España: caminos empedrados en el mejor de los casos, donde los había y, cuando no eran sino simples sendas. A finales del siglo XVIII la Real Sociedad Económica Riojana promoverá la construcción de la carretera Santander-Logroño cuyas obras se verán continuamente retrasadas y paralizadas como consecuencia de las circunstancias políticas que vive España durante las primeras décadas del siglo XIX.

En ese periodo las carreteras se consideran como trayectos para carruajes (las más favorecidas) y caminos de herradura. El tramo Miranda-Logroño-Calahorra, al igual que las salidas de Calahorra hacia Azagra y San Adrián para acceder a Navarra a través de barcazas, serán considerados como de herradura<sup>4</sup>. El tramo de Logroño a Calahorra no se llevará a cabo hasta 1846, a pesar de haber sido ya planteado por la Real Sociedad Económica Riojana en 1818<sup>5</sup>. Además del mal estado de los caminos, y de la utilización como elemento motriz de la fuerza animal, hay que tener en cuenta el pago de portazgos<sup>6</sup> a lo largo de las carreteras, barcas y puentes. En La Rioja existían 11 portazgos dependientes de la Diputación Provincial: en Calahorra se encontraba el del Villar de Arnedo, y en Alfaro el de Calahorra.

La aparición y desarrollo del ferrocarril y sus ventajas frente a la red viaria tradicional, revolucionará el concepto del transporte tanto para personas como para mercancías, tal y como exponemos a continuación. Calahorra, situada en una posición privilegiada junto al trazado natural que marca el río Ebro, participará de ese desarrollo con el establecimiento de las líneas que a partir de 1855 atravesarán España.

## **EL NACIMIENTO DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA**

Mientras Europa, tras las guerras napoleónicas, se suma progresivamente al desarrollo industrial que, en países como Inglaterra, ya se había producido desde las últimas décadas del siglo XVIII, España no se incorporará hasta mediados del siglo XIX, y lentamente, al desarrollo que permitió, a muchos países, transformar sus estructuras económicas y sociales gracias, entre otros factores, a las comunicaciones terrestres y sobre todo a la construcción de miles de kilómetros de trazado ferroviario.

En 1830, Inglaterra ponía en marcha la línea Manchester-Liverpool. Sin embargo, el gobierno español, hasta la ley de 1844 mostrará una total indiferencia hacia los pri-

---

4. MOYA VALGAÑÓN, J.G., ARRÚE UGARTE, B. *Catálogo de puentes anteriores al 1800, La Rioja*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 1998, vol. I, p. 65.

5. BILBAO DÍAZ, J.C. Las comunicaciones de la provincia de Logroño a mediados del siglo XIX (1850-1860). *Cuadernos de Investigación*. Historia. 1982, vol. 8, p. 115-140.

6. En palabras de BILBAO DÍAZ, J.C.: "...eran establecimientos colocados estratégicamente en las carreteras, en un determinado intervalo de leguas que cobraban distintos aranceles en función del vehículo o del número de caballerías y que servía para atender a la conservación de las carreteras". *Op.cit.*, p. 124.

meros intentos de construcción de ferrocarriles de corto alcance. La situación social, política y económica en España no era la misma que en otros países europeos, puesto que no hacía más de quince años que había terminado la Guerra de la Independencia dejando al país en la ruina. El absolutismo despótico de Fernando VII impidió cualquier avance social y político permitiendo incluso, una nueva invasión francesa tras el trienio liberal. El enfrentamiento civil que supuso, en la década de los 30, la primera guerra carlista, junto a la repercusión en la economía, tras la independencia, de una buena parte de las ricas colonias americanas, encaminará los esfuerzos del Estado a solucionar los graves problemas de la nación, postergando otras cuestiones como la implantación del ferrocarril.

La primera solicitud de una línea ferroviaria tiene lugar en 1829, presentada por José Díaz Imbrechts para la construcción de “...un carril de hierro desde Jerez al Portal o muelle sobre el río Guadalete con privilegio exclusivo por ciento años”, obteniendo la concesión mediante la R.O. del 23 de septiembre de 1829<sup>7</sup>. De haber prosperado la iniciativa, España hubiera sido uno de los primeros países en poner en marcha el ferrocarril.

A comienzos de la década de los años 40, una vez concluida la guerra carlista, los diferentes sectores económicos reclamaron a la Administración una mayor implicación en la conservación de la red viaria y la creación de una red de ferrocarriles que como en el resto de Europa, impulsara el crecimiento económico. Desde la *Guía del comercio y Boletín de Fomento* se solicita el apoyo a las comunicaciones porque “...el buen estado y facilidad en las comunicaciones es una de las causas que más contribuyen al desarrollo de la riqueza, activando la circulación del numerario y ahorrando tiempo y gasto en los transportes<sup>8</sup>”.

Estos pronunciamientos a favor del establecimiento de nuevas redes de comunicaciones y el desarrollo económico europeo impulsado tras la instalación del ferrocarril, favorecerá la puesta en marcha de nuevos proyectos e iniciativas en España. En 1843, el barcelonés José María Roca solicita autorización para la construcción del primer ferrocarril de la península entre Barcelona a Mataró con un trayecto de 28 km. El interés despertado por el proyecto tanto por parte de la Administración como de los inversores que llegaron a suscribir más de la mitad de las acciones en tan solo cuatro días<sup>9</sup>, supuso el comienzo de las obras en menos de dos años y la inauguración del trazado en 1848<sup>10</sup>. Esta primera línea será recibida con enorme expectación por los inversores que veían en él la posibilidad de un importante desarrollo económico del que por otra parte tan necesitada estaba en esos momentos la sociedad española:

---

7. MATEO DEL PERAL, D. Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877). En *Los ferrocarriles en España 1844-1943*. Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España 1978, vol. 1, p.32

8. *Guía del comercio y boletín de fomento*. 16 de Febrero 1842, nº 7

9. MATEO DEL PERAL, D. *op.cit.*, p.37

10. El primer ferrocarril español se llevará a cabo en territorio de ultramar, en Cuba, donde en 1837 se inaugura el tramo entre La Habana y Güines.

## *La llegada del ferrocarril a Calahorra en 1863*

*Nosotros que cual el que más deseamos la felicidad de nuestra desgraciada patria, y celebramos con todas las veras de nuestro corazón los adelantos y progresos que a pesar de su estado crítico tratan de hacerse en varios puntos de ella, nos felicitamos que empresa tan grandiosa como la de este carril de hierro, primera de su clase en España, se lleve a efecto a la mayor brevedad posible. Tenemos las mayores esperanzas de que no sea éste el último carril de hierro que se construya en esta nación<sup>11</sup>.*

En 1844, se solicita la concesión de la línea Madrid-Aranjuez que no será inaugurada hasta 1851. Otros muchos proyectos surgen en esos primeros años de la década de los 40: en 1844 se plantea la primera línea de largo recorrido entre Madrid y Cádiz, y simultáneamente otra de doble vía desde Madrid a Avilés pasando por León<sup>12</sup>. La creciente expectación ante tan revolucionario medio de transporte en el que España lleva un considerable retraso respecto a otros países europeos (Inglaterra cuenta con 3600 km de ferrocarril, Alemania 1752, y Francia 822<sup>13</sup>) y las numerosas peticiones de concesiones hubo la necesidad de establecer una normativa para la concesión y construcción del ferrocarril. Basado en el conocido como *Informe Subercasse*, el gobierno dicta la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, regulando la concesión de trazados y el desarrollo del ferrocarril.

Tras la promulgación de la normativa, un auténtico frenesí especulador se desata en los dos años siguientes llegándose a conceder más de 6.500 km. de los cuales sólo 186 Km. se llevarán a cabo (menos del 3%).

En la *Memoria* de la Dirección General de Obras Públicas de 1856 se achaca tal estado de cosas al artículo 3º de la citada ley de 1844 porque “...ninguna obligación imponían al peticionario que adquiriría un derecho sobre la concesión del ferro-carril durante el plazo fijado, dentro del cual podía hacer la ley al que tratase de llevar formalmente a cabo la línea en cuestión y exigirle una prima sin haber hecho otros sacrificios que el del papel sellado en que extendió la petición, y tener en depósito una corta suma, que se le devolvía cuando la concesión caducaba<sup>14</sup>”. Primó la especulación frente al interés público, el rápido enriquecimiento, sobornos y escándalos de corrupción gracias a las concesiones llevadas a cabo tras la aprobación de la normativa de 1844.

Esta situación de caos llevó en 1847 al gobierno de Narváez y a iniciativa de Bravo Murillo -ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas- a la elaboración de un proyecto de ley general de ferrocarriles, en el cual claramente se recogía por primera vez la voluntad del estado de promover y construir los *camino de hierro*, concediendo subvenciones estatales y definiendo una red básica. Las dificultades políticas del país y los

---

11. *Guía del Comercio y Boletín de Fomento*, nº 87, 30 de agosto de 1843

12. *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856 presentada al Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas*. Madrid: Imprenta Nacional, 1856, vol. 1, p. 68

13. MATEO DEL PERAL, D. *op.cit.*, p. 39

14. *Memoria sobre.....*, p. 69

enfrentamientos entre los distintos partidos políticos con puntos de vista radicalmente opuestos en esta materia, retrasaron la aprobación de la ley hasta 1855, tras cuatro proyectos que no llegaron a aprobarse y con el retraso de un cuarto de siglo respecto a otras potencias europeas.

Gracias al proceso revolucionario que se vive en España en 1854 dando paso al bienio progresista<sup>15</sup> se logra por fin, aprobar la *Ley General de Ferrocarriles*, mediante la orden de 3 de junio de 1855 que posibilitará la verdadera expansión del ferrocarril en nuestro país y la construcción de las grandes líneas españolas, además de la línea Tudela-Bilbao donde quedará enclavada la estación de Calahorra.

Posteriormente se aprobarán las leyes de 1867 y 1877, pero fue la de 1855 la que logró el verdadero impulso del ferrocarril en España: si entre 1845 y 1855 las adjudicaciones abarcaban 1.407 km de los que sólo 407 habían sido puestos en explotación, tras la promulgación de la ley, en el decenio siguiente las concesiones abarcaban 6.919 km llegando a la explotación de 4.756 km consiguiendo igualar en breve tiempo a Italia que si en 1855 disponía de una longitud tres veces mayor que España, en 1865 fue superada en casi dos mil<sup>16</sup>.



Figura1.- Estado de la Red de Ferrocarriles en España en 1865 (según Mateo del Peral).

15. Una aproximación a los acontecimientos políticos del bienio 1854-1856 en Calahorra, en MUÑOZ NIEVA, R. La vida política en Calahorra y su entorno durante el bienio progresista (1854-1856) del reinado de Isabel II. *Kalakorikos*, 1996, nº 1, p. 151-158

16. MATEO DEL PERAL, D. *op.cit.*, p. 100

La estructura de las grandes líneas llevadas a cabo en este periodo son radiales con punto de partida en Madrid, excepto la línea del valle del Ebro y la costa mediterránea. Tal estructura radial ya se recogía claramente en el articulado de la ley de 1855 persiguiendo con este tipo de trazado no solo la racionalidad a la hora de plantear físicamente los trazados sino también un abaratamiento en los costes de construcción, y en definitiva la interconexión entre las zonas más ricas y productivas del país generando un mayor tráfico de personas y mercancías con el consiguiente beneficio económico no sólo para las empresas adjudicatarias de las concesiones, sino también para las distintas regiones por las que atravesaba el ferrocarril.

## **LA LÍNEA TUDELA-BILBAO**

Para la construcción de esta línea ferroviaria, fundamental para el desarrollo de las comunicaciones de La Rioja hacia el exterior, confluyen varios factores. Por un lado, el interés de los vizcaínos excluidos de la línea que unirá la capital del Estado con Francia, la Madrid-Irún. Por otro, el interés de la Diputación Provincial riojana apoyada en Madrid por los diputados riojanos, e incluso por el Ministerio de la Guerra que consideraba de interés para la seguridad nacional, que el trazado por el valle del Ebro, discurriera por la margen derecha del río.

Los primeros planteamientos para el trazado de la línea ferroviaria que atravesará La Rioja tiene su origen en los estudios previos que llevarán a la promulgación de la *Ley General de Ferrocarriles* de 1855 durante el bienio progresista. Los proyectos anteriores a la revolución de 1854 no contemplaban trazado alguno a desarrollar por el corredor del Ebro, pero el proyecto presentado por el ministro Luxán, siguiendo los criterios de la Comisión surgida del proceso revolucionario, con el fin de remitir a las Cortes Constituyentes un proyecto definitivo de ley, dividirá el trazado del ferrocarril en líneas de interés general, que permitieran un ágil comercio entre las zonas interiores de producción y las zonas de consumo y exportación a través de los puertos españoles. Tales líneas se considerarán de primer orden y con carácter de dominio público, partiendo de Madrid con bifurcaciones en Valladolid hacia los puertos del Cantábrico, y otra que partiendo de Zaragoza se dirigirá hacia el Oeste hasta encontrarse con la línea Madrid-Irún<sup>17</sup>.

Los intereses de los diputados queriendo derivar el trazado hacia sus feudos tenía como resultado una estructura absurda y antieconómica, lo que llevará al diputado riojano Sagasta a apoyar la propuesta de la citada Comisión encargada de elaborar el anteproyecto que precedió a la aprobación de la ley de 1855. Los trabajos de la Comisión consideran Madrid como centro de la red básica de ferrocarriles, planteando cuatro líneas principales y dos secundarias como trazados básicos de interés general. Una de estas dos líneas secundarias unirá Zaragoza con el trazado Madrid-Irún por el valle del Ebro,

---

17. MATEO DEL PERAL, D., *op.cit.*, p. 90

y cuando se ejecute el proyecto, atravesará La Rioja por Alfaro, Calahorra, Logroño y Haro, enlazando con la línea del Norte en Miranda de Ebro y continuando en dirección a la capital vizcaína.



Figura2.- Sagasta y su propuesta de líneas para la *Ley General de Ferrocarriles de 1855* (según Mateo del Peral).

Una vez aprobada la *Ley General de Ferrocarriles de 1855*, se pone en marcha todo el sistema ferroviario español que en sus líneas básicas ha perdurado hasta nuestros días.

Los promotores de la línea Madrid-Irún, en su afán de acortar tiempo en el trazado hacia la frontera francesa, descartarán Bilbao y las tierras vizcaínas como parte de la conexión española con Francia y Europa<sup>18</sup>. Para no quedar aislados, se crea en Vizcaya una Comisión integrada entre otros organismos por la Diputación General, Ayuntamiento de Bilbao y Real Junta del Comercio, y en mayo de 1856, la Diputación Provincial de Logroño propone a esta Comisión trabajar conjuntamente y promover el trazado desde

18. TEDDE DE LORCA, P. Las compañías ferroviarias en España 1855-1935. En *Los ferrocarriles en España 1844-1943*. Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España, 1978, vol. 2, p. 86

la baja Navarra (Tudela) hasta el mismo puerto de Bilbao, logrando la salida de productos riojanos y navarros<sup>19</sup>. El apoyo y el interés del capital vizcaíno a esta iniciativa se refleja claramente ante la suscripción de un 64% del capital social de la compañía.

Por otra parte, el interés de los diputados riojanos Sagasta, Olózaga y Bayo en incorporar La Rioja al progreso que podía aportar el trazado del ferrocarril por nuestra tierra era patente. En la carta que Salustiano de Olózaga remite al alcalde de Logroño en julio de 1857 anima al Ayuntamiento a aportar capital para esta empresa “...*que ha de hacer la felicidad de la [provincia] nuestra.*”<sup>20</sup>

A la vez se crea la *Comisión Riojana del Ferro-carril de Tudela a Bilbao*, que mediante circular remitida a los riojanos, les anima a participar en la empresa:

*Muy Señor nuestro: La ley de 15 del presente mes de subvencion del ferro-carril desde Bilbao á Tudela por Miranda de Ebro y la Real orden del 18 anunciando la subasta del mismo han venido en fin a satisfacer las aspiraciones de los habitantes de esta provincia y a llenar cumplidamente los votos de cuantos se interesan por sus adelantos y prosperidad. Inútil sería detenernos en esponer los inmensos beneficios que para la Rioja han de resultar de esta vía férrea por la que va a ver atravesado en toda su estensión su fértil y privilegiado territorio. La mayor facilidad para la esportación de sus frutos, el engrandecimiento de su comercio, la baratura en las comunicaciones y trasportes y la inmensa riqueza que desarrollará en nuestro suelo esta línea destinada indudablemente a servir de comunicación entre los dos mares son verdades tan claras que no necesitan demostración. Hay pues un interes p[ar]a todo buen riojano en coadyuvar eficazmente a la realizacion de este proyecto que va a hacer cambiar el aspecto de nuestra provincia, colocandola al nivel de las mas ricas y florecientes de España.*

*El mejor modo de llevarlo á cabo será ciertamente aquel que mas asegure el resultado y esto se conseguirá interesándonos en la empresa para la construccion del ferro-carril todos los que anhelamos su pronta terminacion; asi se tendrá una garantía positiva de la actividad y de la pureza con que será conducido este negocio, porque ningun interes bastardo vendrá á mezclarse en su direccion.*

*Pues bien, no vacilamos en decir que todas estas seguridades se encuentran en la Compañía que se está organizando en Bilbao para optar á la subasta del ferro-carril. Para formarla se ha abierto una suscripcion en que todos los hijos de aquella provincia se han apresurado á figurar; y á la que nosotros, tan interesados como ellos en este asunto importante, debe-*

---

19. WAIS SAN MARTIN, F. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Editora Nacional, 1974, p.269

20. BILBAO DÍAZ, J.C. *Las comunicaciones de Logroño a mediados del siglo XIX (1850-1860)*. Cuadernos de Investigación. Historia. 1982, vol. 8, p.135

*mos tambien llevar nuestros nombres y los recursos que estén á nuestro alcance. Si estos no son tan cuantiosos como los que alli se han proporcionado, hagamos al menos un esfuerzo para contribuir á tan bella obra, en la confianza ademas de que nuestros sacrificios no serán perdidos pues sobre ser patriótica la empresa será tambien lucrativa para todos los que en ella coloquen sus capitales.*

*Por tanto y debiendo cerrarse la suscripcion proximamente la Junta que con objeto de promoverla se ha instalado en esta Capital se dirige confiadamente a V[sted] rogandole que se sirva manifestarle cuanto antes su voluntad y llenar si lo tiene a bien como le parezca el modelo que acompaña á esta carta<sup>21</sup>.*

En las dos primeras semanas tras la difusión de la circular serán numerosos los inversores que aporten alguna cantidad al proyecto en un total de 5.263.500 rs. Encabeza la aportación el diputado Vicente Bayo con 1.200.000 rs, pero también muestran interés por el proyecto el empresario y promotor de importantes líneas ferroviarias José de Salamanca, los diputados riojanos Salustiano de Olózaga y Sagasta, el Duque de la Victoria y los calagurritanos Cristóbal García con 16.000 rs., Diego Ugarte con 4.000 rs. y Felipe Albéniz con 2.000 rs.<sup>22</sup>

Mediante R.O. del 18 de julio se convoca la subasta del trazado y el 24 de setiembre de 1857 se forma en el consulado de Bilbao, una comisión para la creación de la empresa que deberá explotar la línea Tudela-Bilbao, siendo reconocida mediante R.D. de 30 de junio de 1858<sup>23</sup>.

Las obras darán comienzo en 1859 y en su construcción llegarán a participar en un año más de 11.000 personas<sup>24</sup>, concluyendo el trazado en agosto de 1863<sup>25</sup>.

La situación de la compañía concesionaria del Tudela-Bilbao fue difícil desde el principio. El capital en acciones era de 34,2 millones de pesetas, pero los gastos de primer establecimiento ascendían a 67,8 millones. A pesar del reparto de dividendos los dos primeros años tras la puesta en marcha de la vía (un 6% en 1863, y un 5,15% en 1864), en 1865 se plantea la quiebra, evitando el final de la compañía un acuerdo con los acreedores<sup>26</sup>. La crisis económica de la segunda mitad de la década de los 60 junto a los destrozos sufridos en la línea como consecuencia de la última guerra carlista, pusieron en una di-

---

21. Archivo Histórico Provincial de La Rioja (en adelante AHPLR). Suetos 1/6

22. BILBAO DÍAZ, J.C., *op.cit.*, apéndice 4, p. 137-140

23. ANES ALVAREZ, R. Relación entre el ferrocarril y la economía española 1865-1935. En *Los ferrocarriles en España 1844-1943*. Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España, 1978, vol. 2, p. 372

24. CORDERO, R. y MENÉNDEZ, Fernando F., *op.cit.*, cuadro II-2, p. 221

25. El 2 de marzo de 1863 se inaugura el tramo de Miranda a Bilbao (103 km.). El 18 de mayo de 1863 el tramo Miranda-Haro (18 km.), y el 31 de agosto de 1863 el último tramo correspondiente a la zona riojana Haro-Castejón (127 km.). Según Wais San Martín, Francisco, *op.cit.*, p. 715-716

26. TEDDE DE LORCA, P.; *op.cit.* p.86

fácil situación a la compañía y en 1870 se plantea su fusión con la compañía del Norte, fusión que no se efectuará hasta 1878 cuando se hace cargo totalmente del Tudela-Bilbao.

El trazado concreto por el valle del Ebro, tuvo que contar con el visto bueno del Ministerio de la Guerra que obligó a situar toda la línea en la margen derecha del río por territorio riojano, para que al ser el trazado paralelo al río Ebro, éste actuara de barrera natural en una hipotética invasión (en lo que iba de siglo, España había sido invadida en dos ocasiones desde el norte), quedando así protegida la línea del ferrocarril y pudiendo ser utilizada como medio de transporte en el envío de tropas y suministros<sup>27</sup>.

El ingeniero redactor del proyecto tiene en cuenta esta situación y supedita el trazado de la vía al interés militar del Estado:

*“... tomando en consideración además, la combeniente idea de llevar la línea siempre a alguna distancia y protegida en su mayor desarrollo por el Ebro; y que una vez remitidos estos estudios, se sometiesen a la junta Consultiva y á Guerra para en su vista adoptar aquel trazado que mas pueda combenir al Estado (...) dando preferencia a aquella parte del valle para la dirección general del trazado, cuya resolución no está contrariada por la disposición topográfica del terreno, que se presenta, en general, con carácter bastante parecido por uno y otro lado. Únese a esta consideracion la de tener en cuenta la importancia estratégica de esta vía, que como camino paralelo a la frontera, conviene que esté protegido en lo posible por un obstáculo natural como es el Ebro<sup>28</sup>”.*

## **EL PROYECTO DEL FERRO-CARRIL DEL EBRO DE TUDELA A MIRANDA Y VITORIA**

Firmado por el ingeniero Enrique Alau el 14 de abril de 1857 y aprobado por R.O. el 6 de junio del mismo año, tenía por objeto *estudiar por R. Orden de 11 de junio de 1856, en la cual se previno, que se formase el de un Ferro-Carril de Tudela, siguiendo el Ebro, hasta empalmar con la línea de Madrid a Irún en el punto que este pasa dicho río, es decir, en Miranda de Ebro<sup>29</sup>.*

La importancia que este trazado tiene para el desarrollo económico de todo valle del Ebro se recoge en la memoria del proyecto:

*No creo necesario detenerme a hablar de la importancia de esta via, que la Superioridad tiene mas medios de conocer y apreciar. Basta recordar, que ademas de ofrecerse a un gran comercio de tránsito, por poner en*

---

27. CORDERO, R. y MENÉNDEZ, Fernando F. El sistema ferroviario español. En *Los ferrocarriles en España 1844-1943*. Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España, 1978, vol. 1, p. 175

28. Archivo General de la Administración (en adelante AGA). *Memoria del proyecto de ferro-carril del Ebro de Tudela a Miranda y Vitoria*. Sig. 25/8148., p.2, 7 y 13

29. *Ibidem*, p.1

*comunicación los Puertos del mar Cantábrico con los del Mediterráneo y comarcas de Navarra y Aragón, atraviesa una zona en que hay gérmenes abundantes de riqueza, gérmenes a que la vía prestará un eficaz desarrollo, recibiendo a su vez el alimento que asegure sus productos (...) hahora importa solo a mi propósito recordar, que entre Tudela y Miranda la cuenca del Ebro comprende un gran número de poblaciones importantes en rededor de las cuales se ven círculos ricos de producción. El clima templado de esta comarca y su suelo se prestan admirablemente al desarrollo de la agricultura, cuyos productos son en ella los de mayor importancia y con las cualidades de los similarios de climas meridionales (...) al echar una ojeada sobre esta comarca, al observar sus condiciones de producción escasa, sus terrenos incultos en grandes estensiones, se presenta al ánimo la idea que he emitido al principio de este escrito, de que en ella los gérmenes de riqueza están comprimidos por obstáculos naturales, y esperan para su desarrollo la desaparición de esos obstaculos; desaparición que esta llamado a operar el establecimiento de la via férrea.*

*Entre las poblaciones mas importantes lo son en mayor grado Tudela, Alfaro, Calahorra, Logroño y Haro, todas cabezas de partidos y situadas sobre la margen derecha del Ebro<sup>30</sup>*

En la descripción de *los trozos*, corresponde al 2º el trazado de Alfaro a Murillo de Calahorra, con una longitud de 31.694 m:

*Empieza este trozo con una curva de 2000 metros de radio para el paso de la ladera en que termina la estrivacion de Alfaro. Esta ladera presenta allí una serie de pequeños barrancos, y según se ve en el perfil, se pasa en mi trazado sin obras de consideracion, pues el mayor desmonte es de 7 metros de altura; despues de este paso hasta Calahorra se encuentra una hermosa vega, limitada por la derecha por el Ebro y por la izquierfda por las laderas a cuyo pié vá la carretera de Tudela á Logroño.*

*En dos alineaciones rectas se salva en el trazado este espacio de 22 kilómetros, y una curva intermedia de 5000 metros de radio y de 1423,5 de longitud, motivada por una inflexion del Ebro.*

*Calahorra esta situada sobre un elevado cerro por la izquierda del rio Zidacos. Desde este punto sigue la vega baja hasta mas allá de Murillo de Calahorra, al mismo tiempo que aparece una meseta elevada pero a la cual se baja desde Calahorra, cuya meseta se une al principio con la vega baja por una pendiente suave que va haciendose mas pronunciada antes de Murillo y que despues acaba en un escarpe, que continuando mas allá de*

---

30. AGA, sign.25/8148, p.5-6

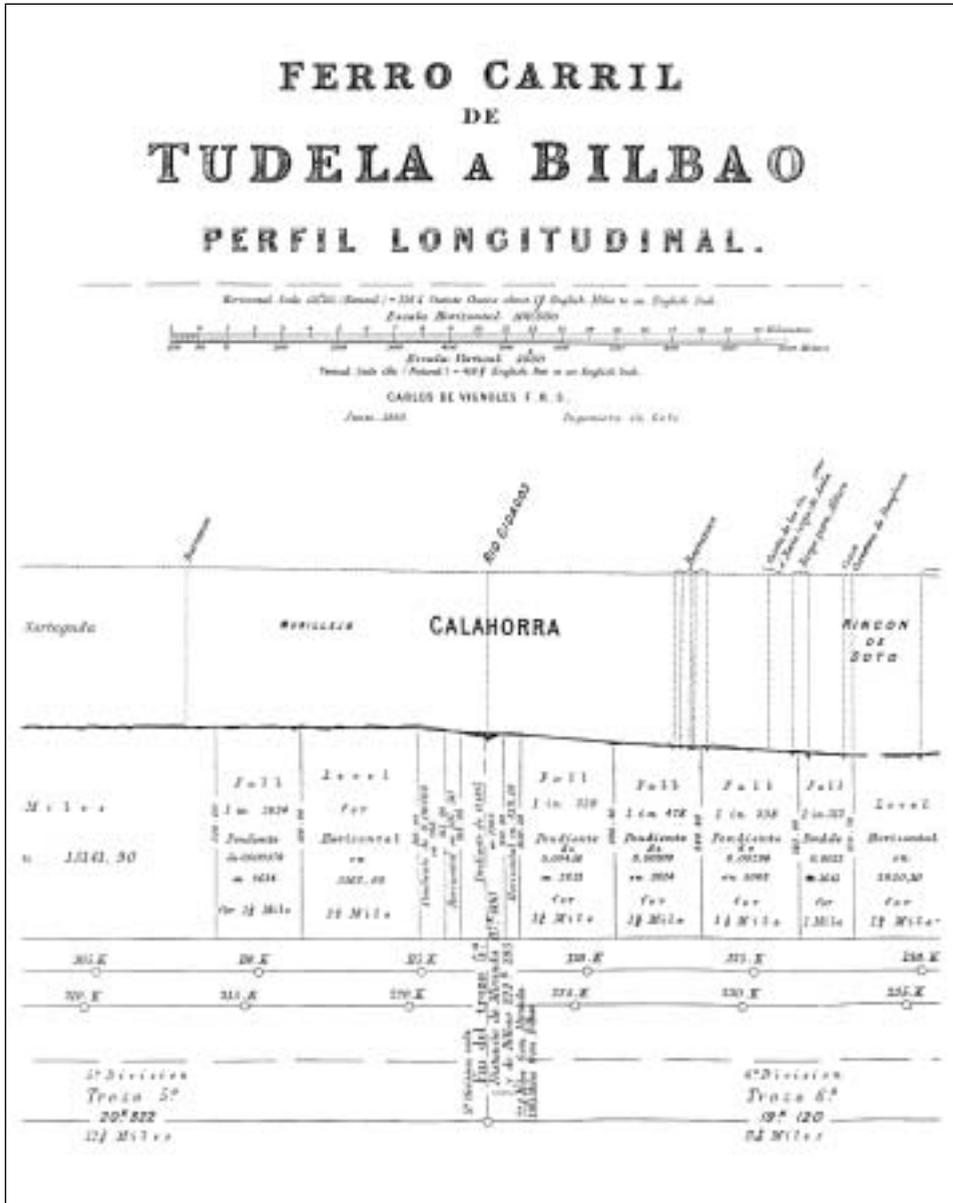


Figura3.- Perfil longitudinal del trazado del ferrocarril a su paso por Calahorra, según proyecto de 1860 (cortesía Constantino Sáenz Ovejas).

*aquel pueblo, cae sobre el Ebro en un espacio bastante considerable en que desaparece la vega baja.*

*Esto obliga á abandonar en el trazado la vega baja y á ganar la altura de la meseta que sigue a Calahorra; lo que se consigue en el trazado prolongando la alineacion recta, en que se pasa el Cidacos y en una rampa de 0,0063 % en 1951 de longitud.*

*Puesta ya la traza en la meseta de Calahorra hé colocado en ella un tramo de nivel de 1212 metros para el estalecimiento de la estacion, que esta situada en punto mas apropiado, atendida la dificil posicion del pueblo. La alineacion recta se continúa todavía hasta la confrontación de Murillo en cuyo punto el trazado vuelbe sobre la izquierda en una curva de 500 metros de radio y en una tangente de 5352 metros hasta el punto en que hemos dividido el trozo, con una pendiente de 0,0059 en 2263,5 metros y el resto de nivel por la izquierda del trazado acaba una estivacion, que se desprende de la principal que divide el Cidacos del arroyo del Noque y Murillo está situado sobre el borde del escarpe que separa la meseta, que se sigue en el trazado, de la vega baja. Estas dos circunstancias esplican la curva y la pendiente de esta parte del trazado.*

*Las obras mas importantes de este trozo son un puente para el paso del rio Alhama en Alfaro y otro para el del Cidacos en Calahorra. Las explanaciones son en u mayor parte insignificantes y solo merece mencionarse el terraplen para la subida del Cidacos, á la meseta de Calahorra cuya altura máxima es de 9 metros.*

*La formación en todo este trozo es yesosa, presentandose en la forma de schistos y generalmente blanda; de esta naturaleza es el terreno en la estrivacion de Alfaro en donde se verifica el cambio. El trazado atraviesa tierra cultivada y viñedos en la vega que precede a Calahorra, y tierras de olivares en la meseta superior<sup>31</sup>*

## **EL FERROCARRIL EN CALAHORRA**

La primera noticia oficial que se recibe en Calahorra referida a la construcción de un ferrocarril que atravesará su término municipal, llega desde la Diputación Provincial a través del *Boletín Oficial de la Provincia de Logroño* con fecha 9 de abril de 1856:

*Diputación Provincial de Logroño.  
Circular.*

---

31. *Ibidem*, p. 48-52

*La llegada del ferrocarril a Calahorra en 1863*

*Penetrada esta Corporación, como no podrán menos de estarlo todos los Ayuntamientos de la Provincia, de la suma importancia del proyecto de un ferro-carril que desde Tudela se dirija por el territorio de la misma á empalmar con la línea del norte; y deseando proporcionar los fondos necesarios para subvencionar á la empresa que en su caso habrá de encargarse de la ejecución de tan importante proyecto, ha acordado invitar á todos los pueblos á contribuir con los fondos que creyeren mas convenientes siendo entre ellos el 80 por 100 del producto en venta de los bienes de propios, con destino exclusivo á un objeto de tan inmensa utilidad, y para que se pueda hacer constar formalmente su voluntad ha dispuesto lo siguiente.*

*1.- Todos los Ayuntamientos asociados con un número de vecinos mayores contribuyentes doble al de sus individuos celebrarán una junta bajo la presidencia del alcalde y conferenciando en ella sobre el asunto expresado comisionarán un individuo de su seno para que autorizado con la correspondiente credencial acuda á la Junta que en la capital del respectivo partido ha de celebrarse el día 18 del corriente, con asistencia del Diputado provincial del mismo.*

*2.- En la junta mencionada todos los comisionados de los pueblos manifestarán el voto de estos respecto de ceder el 80 por 100 de sus propios ó cualquiera otro fondo ó arbitrio que hubieren estimado para destinarlo exclusivamente al espresado proyecto. Lo que se hace saber á todo los Ayuntamientos de la provincia para su inteligencia y cumplimiento.*

*Logroño 7 de Abril de 1856*

*E.P., Francisco Latasa.-*

*Tomás Delgado, Secretario*

Al día siguiente, el Ayuntamiento de Calahorra acuerda convocar una “...Junta con los mayores contribuyentes [de la ciudad] a celebrar en estas Salas consistoriales el doce del actual a hora oportuna para su concurrencia a cuyo fin se los citara previa y personalmente con mentor del objeto y encargo especial de que asistan a fin de poder deliberar con el numero suficiente de contribuyentes lo que se considere mas util y conveniente en un asunto de tanto interés<sup>32</sup>”.

La reunión tuvo lugar el día 12 bajo la presidencia del alcalde Diego Ugarte asistiendo concejales y “...los mayores contribuyentes D. Fernando Fernández Bobadilla, D[on] Manuel Mancebo, D. Ramon Iriarte, D. Francisco Saenz Diez, D. Blas Lastado, D. Manuel Gil, D. Manuel Lastado, D. Pedro Sáinz, D. Juan Palacio, D. José Pardo Moscoso, D. Juan Redal, D. Antonio Rabal y D. Iginio Oña; no habiendo comparecido otros que

---

32. Archivo Municipal de Calahorra (en adelante AMC). Libro de Actas Municipales. 1851-1856. Sig. 139/1, 10 de abril de 1856

*tambien fueron citados por haber hecho constar su imposibilidad y manifestado que se sometian a lo que determinase la mayoría de la Junta.”*

El secretario leyó la circular de la Diputación y los allí presentes acordaron contribuir al proyecto y autorizar al alcalde Ugarte para que representara a la ciudad en la Junta de Partido:

*“...unánimemente acordaron que desde luego se ceda con destino a citado objeto el ochenta por ciento líquido del producto en venta de los vienes correspondientes a los Propios de esta Ciudad y que si esto no fuese bastante contribución tambien desde luego el compromiso de satisfacer lo que proporcionalm[en]te juzgase preciso y necesario S.E. adoptando para ello el medio ó arbitrio que estimase oportuno al objeto, de modo que daban a S.E. el voto de confianza mas completo y tan amplio como lo exijan las garantías que deban darse y sean precisas para subvencionar a la Empresa que se encargue de la egecución de tan importante proyecto y que este voto de confianza tal y como explicita y espontaneam[en]te lleban manifestado se consigne en la credencial que debe proveerse al Comisionado para que lo haga constar en la Junta de este partido<sup>33</sup>.*

La Junta de Partido se celebra el día 18 en el Ayuntamiento de Calahorra tal y como se había solicitado desde la Diputación. Tiene lugar a las 10 de la mañana, asistiendo además del alcalde, el secretario y unánimemente, acuerdan apoyar la construcción del ferrocarril:

*“...los señores D. Saturnino Martínez Llorente Diputado provincial por este partido, D. Pedro Espinosa Alcalde de la Villa de Ausejo y representante de la misma; D. Lucas Varea por la de Autol; D. José Pascual y Saenz por la de Alcanadre y D. Santiago Ezquerro por la de Pradejon. El diputado Saturnino Martínez manifiesta los deseos que animaban a la Excma Diputación Provincial para llevar a cabo un proyecto de tanta importancia, las gestiones que para orillar los inconbenientes habia hecho, las que estaba dispuesto hacer y los medios que tambien estaba dispuesto emplear para contribuir a dicha subvencion de que quedaron completam[en]te enterados y satisfechos.*

*Los representantes de los diferentes municipios del partido allí reunidos animados de los celosos deseos que abundan en la Excma Diputacion para facilitar a la Provincia las vias de prosperidad que proporcionan los Caminos de Yerro, convinieron todos en comprometerse a nombre de los pueblos a quienes representan ha secundar dichos deseos de S.E. y estar prontos a contribuir por su parte al logro de tan grandioso obgeto seguro y conforme lo acuerde la Excma Corporación en proporcion y equitatiba*

---

33. AMC. Libro de Actas Municipales. 1851-1856. Sig. 139/1, 12 de abril de 1856

### *La llegada del ferrocarril a Calahorra en 1863*

*con los demas pueblos de la Provincia (...) en el caso que necesite la Diputación subvencionar por si sola a la Empresa, estan dispuestos a hacer adelantos reintegrables con el interes del cinco por ciento en la parte que a cada uno de los pueblos le sea posible hechando mano del ochenta por ciento del producto en venta de los Bienes de Propios y en su defecto de cualquier otro fondo ú arbitrio que puedan destinar. Y además, a que estos adelantos hechos en calidad de empréstito serian de amortizar en principal e intereses , con los recargos que despues tenga a bien acordar la misma Excma Diputacion Provincial<sup>34</sup>.*

Al año siguiente, con fecha 22 de julio de 1857 se recibe escrito del Gobernador Civil de la provincia dirigido al alcalde, en el que se solicita toda la colaboración posible en el proyecto:

*La cuestion del ferro-carril que ha de atravesar nuestro territorio, merece una atencion especial, y hay un deber en los funcionarios del Gobierno en dar animacion y estimulo al espiritu de asociacion y de empresa para llevar á efecto un proyecto en cuya realizacion cifra el país grandes ventajas. Por eso recomiendo a v que secunde la idea que le habra sujerido la comision creada en esta capital, para dicho objeto, y no debe v. hallar reparo a la convocacion de capitalistas ó propietarios que bajo la presidencia de v. concierten en este especial sentido lo que juzguen conveniente<sup>35</sup>.*

En el pleno que tiene lugar en el Ayuntamiento el día 26 de julio, el alcalde hace referencia a este escrito recibido y manifiesta que “...estaba dispuesto a convocar una junta de capitalistas y propietarios de esta ciudad a fin de estimular a la suscripción por cuantas cantidades pudiera conseguir y que desde luego hacia la propia invitación a sus señorías con tan noble objeto de lo que quedara enterado<sup>36</sup>”. En el siguiente pleno celebrado el 2 de agosto, se acuerda por “...unanimidad ceder el 80 % del importe en venta de los propios de esta ciudad<sup>37</sup>”.

Con fecha 9 de agosto, el alcalde solicita al Gobernador Civil la autorización para la venta de los propios, y el interés del concejo por el proyecto queda también claro en vísperas de las fiestas patronales de 1857 en las “...que con el fin de amenizar las funciones de los patronos de esta ciudad San Emeterio y San Celedonio, asi que el remate del ferro=carril de Tudela a Bilbao que debe tener lugar en el propio dia, se destinen 250 reales de los fondos de la partida que corresponda para fuegos artificiales que se quemaran en la plaza publica la expresada noche del 31 del actual<sup>38</sup>”. El 26 de marzo de 1861 tiene

---

34. AMC. Libro de Actas Municipales. 1851-1856. Sig. 139/1, 18 de abril de 1856

35. AMC. Libro de Actas Municipales. 1848-1859. Sig. 260/1, 22 de julio de 1857

36. AMC. Libro de Actas Municipales. 1851-1856. Sig. 139/1, 26 de julio de 1857

37. AMC. *Ibidem*, 2 de agosto de 1857

38. AMC. *Ibidem* 23 de agosto de 1857

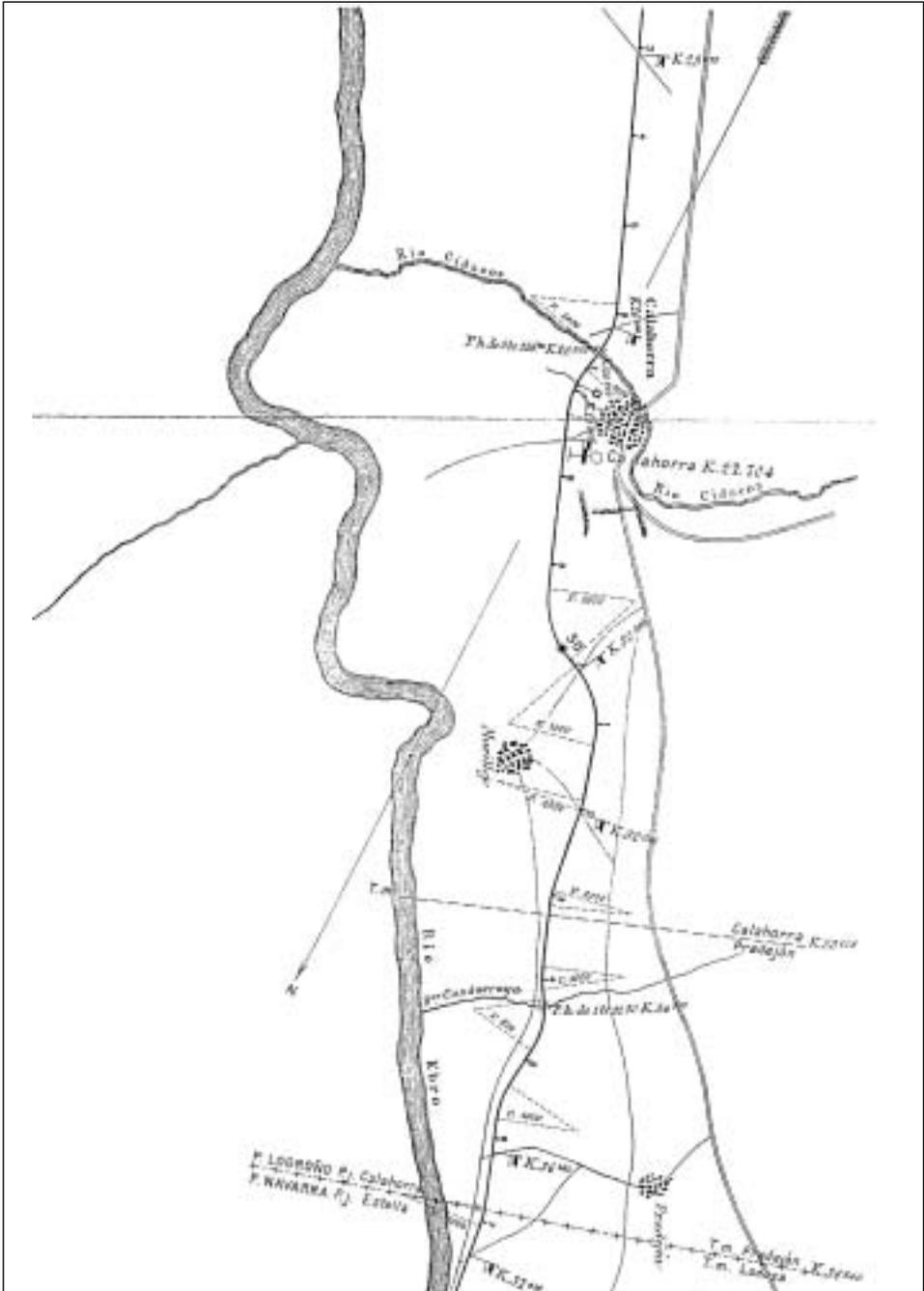


Figura4.- Línea Castejón-Bilbao.

lugar en Logroño la inauguración de los trabajos a cuyo acto acude el Ayuntamiento en corporación, autoridades civiles, judiciales, militares y eclesiásticas. Asistiendo el ingeniero jefe de la línea Sr. Vignoles y el contratista Pedro Acha, el acontecimiento es celebrado en la ciudad con repique de campanas, cohetes y vacas corridas con sogas en la plaza del Coso<sup>39</sup>.

La exposición pública del proyecto del ferrocarril a su paso por Calahorra tiene lugar durante diez días en el Ayuntamiento en el mes de abril de 1861 con el fin de aportar reparos al mismo<sup>40</sup>. La recepción definitiva del proyecto tendrá lugar el 26 de mayo de 1861, fecha en la que “...D. Antonio Marin representante en esta ciudad de la compañía del ferrocarril de Tudela a Bilbao remite el plano, perfil y memoria de esta vía férrea para que el Ayuntamiento conserve en su archivo estos documentos<sup>41</sup>”.

Durante el verano de 1861, las obras del ferrocarril llegan a Calahorra. En julio, se da cuenta en el Ayuntamiento de un escrito del Gobernador Civil de la provincia en el que solicita “...se facilite al representante de la empresa del ferrocarril en esta jurisdicción los documentos estadísticos que necesite para consultar las operaciones de expropiación de este distrito acordando que llegando aquel caso se le pongan de manifiesto las relaciones dadas a los vecinos en 1852<sup>42</sup>”.

En el mismo pleno se trata la solicitud de un vecino de la ciudad, Francisco Ramírez, encargado del terraplén de la vía férrea de la derecha del río Cidacos en el término de San Lázaro para “...trabar la tierra del camino de la Isla y río que se halla construido; profundizar hasta donde le convenga o sea hasta igualar la tierra que se halle al cierzo del camino y que cuando concluya de sacar la que necesite dejara aquel y río que se necesita para servidumbres que tiene al presente, designándose antes por el Ayuntamiento y pagando al recurrente los terrenos que ocupa.”. El pleno acordó encargar a los concejales “...Bonifacio Olivan y Rufino Saenz para que previo reconocimiento del terreno de que se trata convengan con el recurrente el modo y forma de llevar a efecto lo que propone procurando en todo caso el beneficio y utilidad de los intereses públicos<sup>43</sup>”.

Con fecha 9 de agosto de 1861 se recibe en el Ayuntamiento un escrito del Gobernador dirigido al alcalde en el que en tono áspero le manifiesta que una vez comenzadas ya las obras ha tenido quejas de la empresa constructora “...reclamando contra la providencia de v., que impide á los operarios salir de la población hasta despues de el toque de alba, no volver despues del toque de oraciones, lo que es absolutamente imposible sin alterar las horas del reglamento; he dispuesto prevenir a v. que no se entrometa en poner obstaculos al libre transito de las personas, siempre que observen las condiciones del bando de buen gobierno, y de las ordenanzas del campo; debiendo v. en todo caso, an-

---

39. SÁENZ CENZANO, S.; Inauguración de los trabajos del ferro-carril, en *Berceo VI* Logroño: IER, 1951, p.147-149

40. AMC. Libro de Actas Municipales. 1857-1860. Sig. 139/2, 21 de abril de 1857

41. AMC. *Ibidem*, 26 de mayo de 1861

42. AMC. Libro de Actas Municipales. 1861-1864. Sig. 140/1, 7 de julio de 1861

43. *Ibidem*.

tes de haber adoptado medidas de este orden, consultarme para conciliar todos los intereses<sup>44</sup>”.

El 20 de agosto de 1863, el gerente de la empresa del ferrocarril de Bilbao a Tudela, comunica al alcalde de Calahorra la autorización de S.M. la Reina Isabel II para poner en marcha la línea el 31 de agosto:

*“Dispuesto por el Gobierno de S.M. el que puede abrirse a la circulación publica la parte restante de esta linea comprendida entre Haro y Castejon donde enlaza con la de Zaragoza a Pamplona, con los cuadros de servicio de trenes y de aplicación de tarifas asi mismo aprobada ha determinado que la espresada circulacion principie el dia 31 del presente mes = Lo que esta Dirección tiene el honor de poner en conocimiento de V.S.”<sup>45</sup>”*

El 31 de agosto de 1863, será inaugurado el ferrocarril Tudela-Bilbao. Según la tradición oral mantenida por la familia, el maquinista que conducía ese primer convoy entre Castejón y Miranda se llamaba Jaime Cinca y era natural de Sanahuja (Lérida)<sup>46</sup>. La documentación conservada en Calahorra con motivo de la apertura al tráfico de esta vía de comunicación, no refleja ningún tipo de celebración especial pero al coincidir con la festividad de los patronos de la ciudad, Emeterio y Celedonio, hemos de suponer un entusiasmo añadido dada la importancia del acontecimiento y su trascendencia para el desarrollo de la ciudad.

## **EL TRAZADO DEL FERROCARRIL A SU PASO POR EL TÉRMINO DE CALAHORRA**

A lo largo del término municipal de Calahorra el ferrocarril tiene un trazado de 13 km. Desde su origen en Castejón<sup>47</sup> entra en Calahorra desde el término municipal de Rincón de Soto, y atraviesa los términos del Recuenco, Campobajo, San Lázaro, Melero, Algarrada, Viacampo, Falfarracín, La Calzada y San Pedro entrando ya en el término municipal de Pradejón.

La orografía del término municipal de Calahorra por el que discurre el ferrocarril no tiene complicaciones para el trazado gracias a la inexistencia de topografías abruptas

---

44. AMC. Libro de Actas Municipales. 1860-1866. Sig. 260/2, 9 de agosto de 1861

45. AMC. Libro de Actas Municipales. 1860-1866. Sig. 260/2, 22 de agosto de 1863

46. Las consultas realizadas en la documentación conservada en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Madrid), en el Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español (Barcelona), y en el Archivo General de la Administración no se ha podido constatar documentalmente este extremo porque no se conservan listados de operarios.

47. El proyecto marcaba como punto de inicio para el trazado a la ciudad navarra de Tudela, pero el enlace se llevará a cabo definitivamente en Castejón. Sobre este particular consultar a GARCÍA PAREDES, Alberto. Siglo XIX: la llegada del ferrocarril. En *Castejón: cuatro milenios de historia*. Castejón: Ayuntamiento, 2002, p.143 y ss, especialmente 147-148.

*La llegada del ferrocarril a Calahorra en 1863*

que permitió ejecutar el proyecto sin mayor dificultad. Excepto leves desmontes y terraplenes de no más de un metro a lo largo de todo el término, sólo la vaguada formada por el cauce del río Cidacos entre los términos de San Lázaro a un lado y la Algarrada al otro, planteaba alguna dificultad solventada mediante la construcción de un fuerte terraplén de 1200 m. de longitud y 25 m. de anchura en la base, con un puente que permite salvar el cauce y un paso caminero bajo el terraplén que ha quedado con el topónimo *arco de la vía*.

El puente tiene una longitud de 118 m, situado en el p.k. 26,500. Con estructura de hierro, fue construido sobre 4 pilas ligeramente troncocónicas con tajamares y espolones semicirculares lo suficientemente anchas como para permitir una futura doble vía.

El *arco de la vía* permite la comunicación entre la población y la rica huerta calagurritana del Cidacos y el Ebro a través del camino de la Quebrada. Construido totalmente en sillería caliza mediante bóveda de cañón, tiene una longitud de 8.63 m., luz de 4 m. y altura a la clave 3.95 m. La estación se levantará en el p.k. 27,704 a una altitud de 322,60 metros s.n.m. junto al camino de San Adrián.



Figura 4.- Puente del ferrocarril sobre el río Cidacos conocido como “*puede de hierro*”.

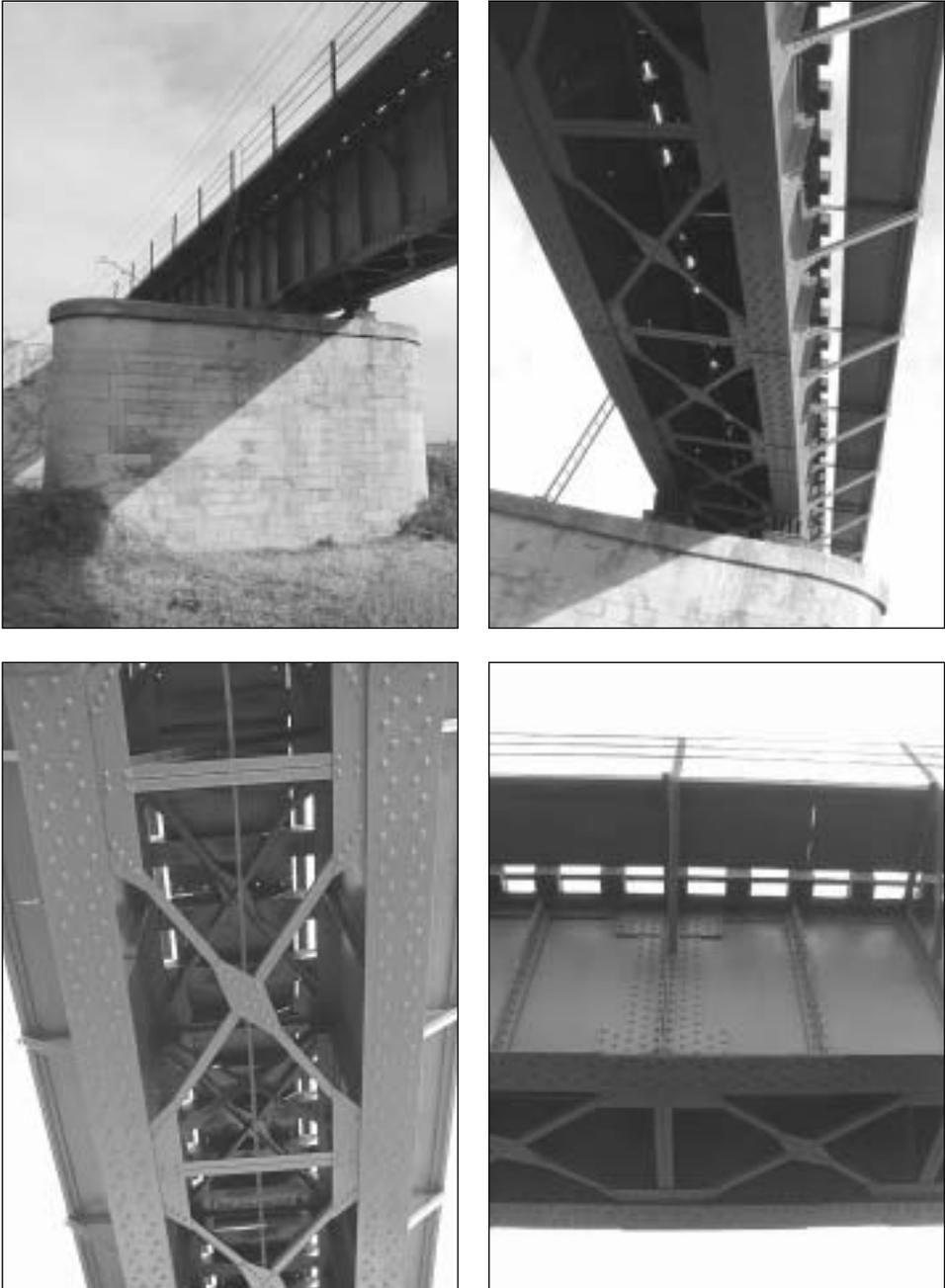


Figura 6.- Detalles del “puente de hierro”.

La previsión de los ingenieros ante la posibilidad de un trazado de doble vía queda de manifiesto en el proyecto de este puente con pilas y pretiles de dimensiones ajustadas a futuras necesidades.



Figura 7.- *“Puente de hierro”* y terraplén de la vía desde el Canal de Lodosa.



Figura 8.- *“Arco de la vía”*.  
Paso bajo el terraplén del ferrocarril en el término de Melero.

El trazado del ferrocarril cortaba caminos importantes para la ciudad, circunstancia que será corregida en la ejecución del proyecto con cuatro pasos a nivel sin barreras: paso de San Lázaro, paso del camino hacia San Adrián junto a la estación, paso del camino de Murillo y paso de la Ganta sobre la cañada<sup>48</sup>. A pesar de estos pasos a nivel, había caminos que quedaban cortados ocasionando un perjuicio importante para los agricultores. La preocupación por el corte de caminos, las nuevas servidumbres de paso y los nuevos trazados en las acequias de riego, queda recogida en la documentación del Archivo Municipal: el 29 de setiembre de 1861 el Ayuntamiento acuerda comunicar al Gobernador de la provincia que estando aún sin construir *el sendero de la Armunia*<sup>49</sup> está a punto de cortarse el *camino de la Quebrada*<sup>50</sup>.

Ya al año siguiente, con las obras a lo largo de todo el término municipal se recibe un escrito en el Ayuntamiento firmado por numerosos vecinos de la ciudad que protestan por los numerosos daños que se están produciendo:

*Señores Alcalde y Ayuntamiento de esta Ciudad*

*Los que firman por si y por encargo de otros varios vecinos de la misma a V.I. atentamente hacen presente: que a consecuencia de las obras para la via ferrea de Tudela a Bilbao en su transito por esta jurisdiccion, han quedado cortados muchos caminos, sendas y pasos de servidumbre para las fincas de los campos por donde aquella pasa; asi como las madres, rios y brazales conductores de las aguas para beneficio de aquellas: y si esto es indispensable al tratarse de una obra de tal magnitud la ley previene del modo mas terminante se salven todos aquellos males siendo posible; y si se opusiese a ello alguna imposibilidad física, que se saneen suficientemente; por que no es justo que con perjuicio de terceros se utilice ninguna empresa por beneficosa que para el publico se presente.*

*Se han economizado los caminos por donde cruza la via ferrea con conocido perjuicio de las heredades a donde conducían; porque siendo tan frecuente el paso para ellas, el rodeo de un cuarto para la conduccion de hierros que tanto se repite, viene al año a ser un sobrecoste de interes para el propietario, que no puede hacer mas que cuatro viages v.g. siendo por su*

---

48. A lo largo de los años 70, el paso de San Lázaro será suprimido tras la realización de un paso por debajo de la vía, y el del camino de Murillo será sustituido por un paso elevado. A pesar de los años transcurridos, aún se mantienen dos pasos a nivel: el de la carretera de San Adrián y el paso junto a los corrales de la Ganta en Murillo.

49. El *sendero de la Armunia* (Almunia) puede referirse al camino que discurre bajo el puente de hierro y que enlazaría con el camino de la Quebrada antes de construirse el *Arco de la vía* en Melero. El paraje de la Almunia es una rica zona de huerta entre el *camino de Melero* y el  *río Cidacos*, delante del convento de MM. Carmelitas.

50. AMC. Libro de Actas Municipales. 1861-1864. Sig. 140/1, 29 de setiembre de 1861

*camino propio contiguo hacia su finca, sobre esto ningun abono se prometa no obstante ser tan excesivo el numero de los perjudicados: pero si reconocida la empresa a esta economia que solo cede en su beneficio tratase de cumplir con su deber de hacer los caminos nuevos de comunicacion cual hoy enseña la ciencia; desde luego quedariamos todos satisfechos con que se hacia lo que podia para dar gusto a todos: pero no es asi: el trazado para camino de comunicacion paralelo a la via ferrea; solo es la demarcacion del terreno, en que no se hecha firme alguno, y solo se carga de piedra redonda que mas que para facilitar el paso parece dispuesto para impedirlo, especialmente para las caballerias cargadas; y en otros trechos solo se ha cubierto con tierra vegetal, que en las epocas de aguas formara baches de muy dificil salida: llamamos la atención como que esta mas a la vista al camino de S. Gil y paso del arco; y eso que es donde se reunen los que antes iban a la Rivera por tres caminos diferentes y por cuya razon se agolpan en las horas ordinarias de ida y vuelta del campo las gentes y caballerias. ¿Que diremos de los cauces de riego? Sabido es que Calahorra es un pueblo enteramente agricultor; y que por ello tiene un interes vital en la conservacion y aumento de sus regadios con que fertilizar sus campos, sin que en lo esencial de ellos pueda hacerse concesion y de que se reputaria indolencia. Se han formado algunas alcantarillas: mas como si fueran a solo el dia de hoy, algunas tienen dimensiones tan diminutas en ancho y alto que sera mas dificil la operacion de la limpia que tan frecuentemente hay que practicar, a la salida de algunas se han formado badenes que al primer dia de pasar por encima el agua se ha hundido el terreno por el poco esmero de su construcción; y si por el baden se facilita el paso de caballerias, la falta de un puentecito que de paso a las personas, sino han de meterse en el agua, imposibilita la continuacion: las dimensiones de los que hasta el presente estan designados para rios y brazales, de ningun modo corresponden a los que tenian los antiguos, y que deben reemplazar: en fin el hacer una reseña de las faltas que se advierten en cuanto a regadios seria un trabajo demasiado; y que es innecesario cuando se dirige a una corporacion, que por los articulos 74 y 80 en sus respectivos C[apitulo]s 2º y 3º de la ley de Ayuntamientos tiene a su cargo el conocimiento de todos estos particulares; y sin duda en su cumplimiento habra pedido las noticias oportunas para poner el oportuno remedio; pero como circunstancias especiales, y sobre todo la buena fe de V.I. suponga la misma en todos, creyendo que cumpliran religiosamente sus compromisos los encargados de la reposicion de los regadios antiguos: no siendo por otra parte una cosa que esta en la poblacion: siendo V.I. los que tienen por la ley la fuerza coercitiva para obligar a los que no cumplan su compromiso en materia de tanto interes: en interes del publico, en el de las manifiestas y acreditadas intenciones de V.I. de sostener*

los intereses a sus encomendados en los puntos que la ley les tiene encargados; nos permitimos llamar su atención sobre lo expuesto<sup>51</sup>

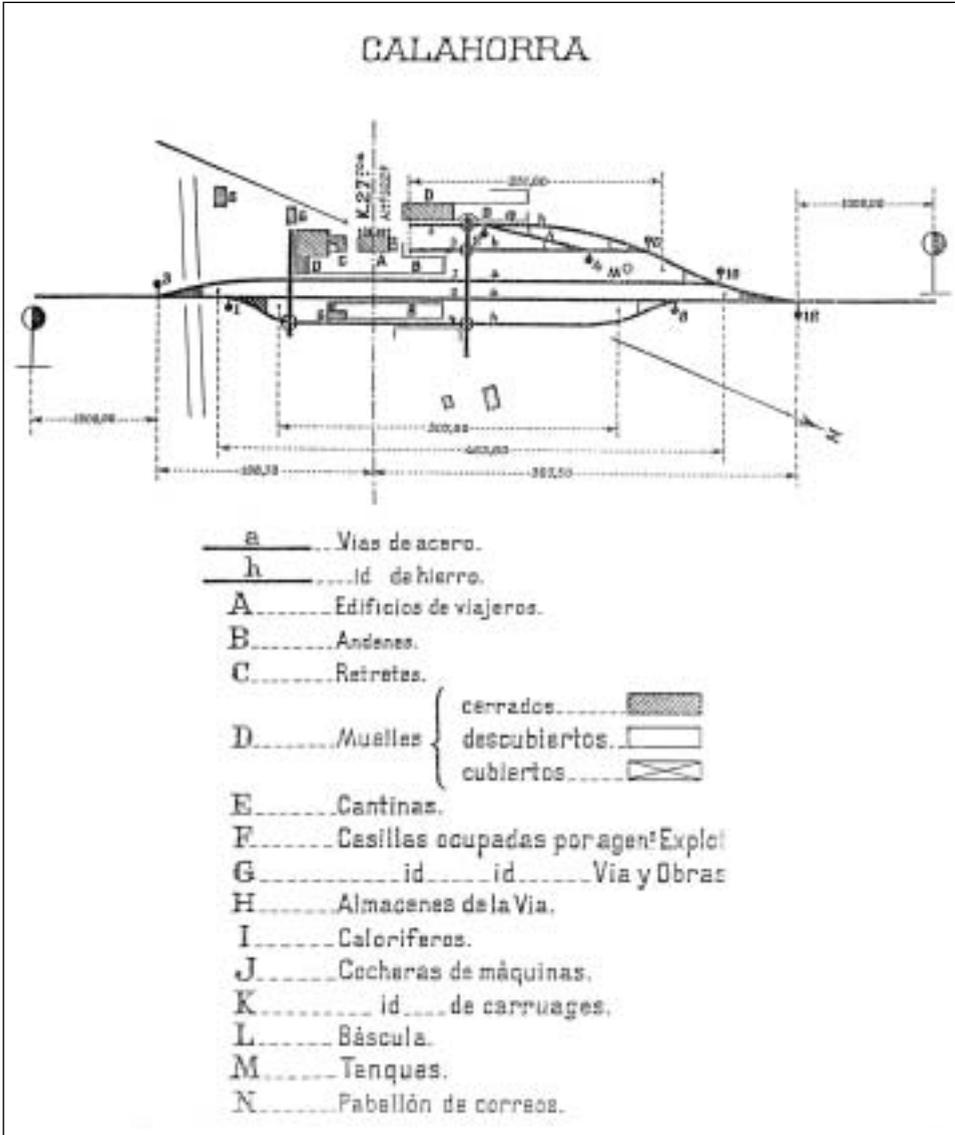


Figura 9.- Esquema de la Estación de Calahorra.  
(Línea Castejón a Bilbao. Planos esquemáticos de las Estaciones. Madrid 1912)

51. AMC. Libro de Actas Municipales. 1861-1864. Sig. 140/1, 6 de marzo de 1862

El 9 de marzo, nuevamente un grupo de propietarios solicitan del alcalde y ayuntamiento que tomen “...*las medidas convincentes para que los empresarios de la via ferrea de Tudela a Bilbao cumplan con las prescripciones de la ley en la ejecución de camino y regadios.* Por unanimidad acuerdan comisionar a los concejales Pedro Antonio Ruiz, Ponciano Marín, Bonifacio Oliván y Eustaquio Prime para que *en representación del Ayuntamiento y Alcaldía promuevan y practiquen cuantas gestiones y diligencias consideren necesarias con la empresa de la via ferrea hasta conseguir el objeto que se propone en el anterior escrito*<sup>52</sup>”.

Una vez concluidas las obras, el Ayuntamiento dirige un escrito al Ministro de Fomento solicitando que mantenga abiertos los dos pasos a nivel en dirección a Murillo, el actual y el otro, más cercano a Calahorra en la *Cañada del Arrate*. Dada la cercanía entre ambos, se había planteado la eliminación del segundo. En el escrito, se argumenta la necesidad de mantener ambos pasos a nivel, pero sólo el del actual camino de Murillo se mantendrá:

*El Ayuntam[ien]to constitu[ciona]l de esta Ciudad de Calahorra, con la consideracion y respeto debido a V.S. expone: que en la via ferrea de Tudela a Bilbao, que atraviesa todo el termino jurisdiccional de esta Ciudad, existen dos pasos por nivel, el uno en el camino llamado de Murillo y Alcanadre y el otro en la cañada llamada de Arrate; dejados muy justamente por los Ingenieros directores de esta via ferrea.*

*Para que V.E. pueda apreciar en todo su valor, lo util y necesario que es a esta población el llamado camino de Murillo y Alcanadre vastara decir que el pueblo de Murillo es un barrio de Calahorra con mas de treinta vecinos y que este camino va directo al pueblo de Alcanadre perteneciente a el Juzgado de 1ª Instancia de esta referida Ciudad, y la pone en comunicación con la parte Norte de Navarra por el puente sobre el Ebro llamado de Lodosa, uniendo el otro camino con una de las pr[incip]ales carreteras de Navarra; y por consiguiente la supresion de este paso impediria la comunicación de toda la parte norte de la prov[inci]a de Navarra, la que surte de carbones leña y maderas de construcción a toda la Rioja baja y a la parte de Navarra (...) del Ebro el poder traer a los mercados, sus granos, cañamo y demas productos agricolas, y pecuarios; y surtirse en esta de otros articulos de comercio; y ademas da paso a los olivares y viñas de mas consideración que posee esta Ciudad.*

*El paso por nivel llamado la cañada del Arrate que para darlo por otra parte con la anchura de cuarenta ó mas baras de que consta la cañada, seria preciso una expropiación que costaria una riqueza, por tener que atravesar gran longitud de olivares y tierras, y ademas si este se suprimiera como tiene entendido este Ayuntam[ien]to el ganado se veria privado de un*

---

52. AMC. Libro de Actas Municipales. 1861-1864. Sig. 140/1, 9de marzo de 1862

*paso que le da entrada a una inmensidad de campos para su pasto cuyos derechos no se puede menos de respetar, y los labradores impedidos del paso a la mayor parte del termino llamado de la Ribera y Campo Murillo. Contando con este paso y la conservacion de el se suprimio ya otro proximo y muy usual para el servicio de la labranza que casi exclusivamente compone este vecindario; al consentir en tiempo oportuno este Ayuntamiento la supresion de dicho paso, puesto de acuerdo con los Ingenieros accedio a otra supresion, pero vajo el concepto de conservarse siempre el paso por nivel existente hoy en la referida cañada titulada del Arrate y ahora no ha podido menos de extrañar se encuentre a la decision de esa superiodidad la supresion de uno ú otro paso cuando ambos son de grandisima importancia y de imposible supresion por las leyes vigentes de ferro carril: el largo rodeo a que tanto este vecindario como la ganaderia se verian obligados a dar causa perjuicios que solo los labradores y ganaderos saben apreciar: si bien estos dos pasos (de que se hace merito) estan próximos entre si tampoco hay otros en mas de legua y media de distancia, que son el del camino de S.Adrian y cañada de la Lastra y que suprimido quedaria interceptado el paso por mas de tres cuartos de legua, desde el primer punto hasta el camino de Murillo y Alcanadre = por todo lo expuesto*

*A V.E. suplica este Ayuntamiento se sirva mandar se dejen los dos pasos que hoy existen por nivel en la via ferrea titulados camino de Murillo y Alcanadre, y Cañada del Arrate de la que recibiria un singular beneficio esta poblacion<sup>53</sup>*

La supresión y construcción de nuevas acequias también plantea dudas respecto a quien corresponde su mantenimiento y limpieza:

*De un oficio del S[ñe]o[r]. Gobernador de la Provincia en el que se inserta el del ingeniero jefe de división de la via ferrea de Tudela a Bilbao por el cual se resuelve la consulta que esta Alcaldia hizo en fecha 5 de mayo de este año relativa a quien debe levantar la carga de limpia de los nuevos rios construidos con motivo de la construccion de la via. Se acordo los datos necesarios de los vecinos que tienen perjuicios por otros regadios y que desde luego se oficie al Jefe de la empresa sobre la construccion de caminos<sup>54</sup>.*

---

53. AMC, Libro de Actas Municipales. 1860-1866, sig. 260/2, 9 de julio de 1863

54. AMC, Libro de Actas Municipales. 1861-1864, sig. 140/1, 10 de julio de 1864

## **EL URBANISMO DE CALAHORRA Y EL FERROCARRIL TUDELA-BILBAO**

Según el plano de Calahorra levantado por Francisco de Coello en 1851<sup>55</sup> la ciudad en dirección al ferrocarril no sobrepasaba la línea marcada por la calle Cavas, Justo Aldea y Eras. Doce años después se construye el ferrocarril y la estación queda a 1 km de la ciudad.

Aunque ya existía el camino de San Adrián por delante de la ermita de la Concepción (actual calle Chavarría), la primera consecuencia de la construcción del ferrocarril y la ubicación de la estación en ese punto será la construcción y reparación del nuevo camino que posibilitará un cómodo acceso de personas y mercancías: el 23 de agosto de 1863, a una semana de la inauguración de la línea, se recibe en el Ayuntamiento un escrito del gobernador civil en el que manifiesta que “...*el trozo de camino ó trayecto acordado por la Excm. Diputación provincial para la unión de la población con la Estacion de la vía ferrea se hara por el orden que marca la línea desde Haro en adelante y que estando verificandose el de Briones no puede darse principio al de esta ciudad hasta que termine aquel*”<sup>56</sup>.

Según acuerdo de la Diputación Provincial, será el Ayuntamiento de Calahorra quien se encargue de su construcción “...*a cambio de una subvención de cuatro reales diarios siempre que se le entregue completamente reparada y en perfecto estado de viabilidad*”<sup>57</sup>. Poco después se inician los expedientes de *expropiación forzosa si los dueños de los terrenos no los ceden sin las formalidades de la ley por el camino vecinal desde la población a la Estación*<sup>58</sup> y surgen reclamaciones de propietarios que se consideran afectados por el trazado del camino, y así en el pleno del Ayuntamiento celebrado el 21 de julio de 1864 “...*se leyó un memorial de Manuel Comas López ( ) de D. Bonifacio Olivan y Ventura Solana rematantes de las obras del camino que de esta ciudad dirige a la Estación porque dice se le causan daños en su posesión y corral*”<sup>59</sup>.

Tres años después, la carretera estaba concluida. El Ayuntamiento de Calahorra, el día 1 de marzo de 1867, hará entrega de la carretera a la Diputación Provincial:

*Por el Sr. Presidente se hizo presente haberle posesionado en nombre de la Corporacion en el dia primero del actual de la carretera que guia desde esta Ciudad a la Estacion del Ferrocarril de la misma por el Diputado Provincial D. Julian Saenz de Tejada y D. Leonardo Diez Ayudante de Caminos vecinales en representacion los dos de los intereses de la Provincia, de cuya diligencia se levanto la correspondiente acta, que obra unida a los antecedentes de su razon y en la Secretaria de este Ayuntamiento y de todo ello quedo enterada dicha Corporacion*<sup>60</sup>

---

55. COELLO, Francisco. *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1852

56. AMC, Libro de Actas Municipales. 1861-1864, sig. 140/1, 23 de agosto de 1863

57. AMC, *Ibidem*, 15 de enero de 1864

58. AMC, *Ibidem*, 1 de mayo de 1864

59. AMC, *Ibidem*, 1 de marzo de 1864

60. AMC, Libro de Actas Municipales, sig. 140/3, 3 de marzo de 1867



Figura 10.- Estación actual de Calahorra. Arriba a la izquierda almacenes y andenes primitivos.

Al poco tiempo el rematante de la obra reclama al Ayuntamiento el importe de las obras realizadas en los accesos al Paseo del Siete<sup>61</sup> y este acuerda reclamar esa cantidad a la Diputación Provincial:

*El Señor Presidente leyó una nota que le ha pasado el rematante de la carretera que de esta ciudad dirige a la Estación reclamando al Ayuntam[en]to 1.112 r[eales] y 86 centimos valor del caño construido en la rampa para la bajada al río en la salida de la calle Grande, y de la escalinata para bajar al paseo del siete; y cuya reclamación que me ha sido*

---

61. El *Paseo del Siete* estaba ubicado entre la derecha de la actual calle Doctor Fleming (Cuesta del Río) y la izquierda de la calle Mártires. Con el ensanche urbanístico de principios del siglo XX, desapareció.

### *La llegada del ferrocarril a Calahorra en 1863*

*dispuesta por el Director de Caminos Vecinales de la Prov[inci]a. Enterados sus s[e]ñorías de todo se acuerdo hacer presente a la Eccma Diputación “que antes de construir la nueva carretera teníamos fácil y buena entrada al paseo llamado del 7 y dirección de las aguas a él, para regar el arbolado: “que con las obras de la carretera se ha dado al camino una de[s]viación grande y por consiguiente inutilizado la entrada al paseo, y lo mismo sucede con el conductor de las aguas de riego: “que para remediar estos perjuicios se han ejecutado las obras cuyo importe se reclama sin que el Ayuntamiento tubiere necesidad de hacer este gasto; por cuyas poderosas razones cree el municipio que ese gasto debe pagarse de fondos provinciales”<sup>62</sup>.*

Además del importante camino de acceso a la estación del ferrocarril, la instalación de este nuevo medio de transporte y comunicación hará que durante el último cuarto del siglo XIX, Calahorra no sólo se extienda en dirección al Mercadal, sino que también se desarrollará urbanísticamente hacia la estación: en 1894 se instalan los PP. Agustinos en Calahorra y construyen el convento y el colegio en esa dirección, al igual que el nuevo Asilo de Ancianos Desamparados levantado junto a la Ermita de la Concepción en 1881. Las importantes y numerosas industrias conserveras que surgen en Calahorra durante la segunda mitad del siglo XIX se instalan hacia ese nuevo ensanche para facilitar la salida de sus productos, pero la industria por excelencia que se instala en Calahorra junto al ferrocarril será la Azucarera que, con conexión propia a través de diversas vías férreas, se construye en 1916. Su cierre dará origen en la década de los 70 al Polígono Industrial Neinver o *de la Azucarera*. La existencia del trazado ferroviario condicionará el posterior desarrollo de todas las infraestructuras llevadas a cabo en los últimos decenios.

El Padre Lucas de San Juan de la Cruz, en su *Historia de Calahorra y sus glorias*, obra de 1925, califica la zona como de “...ensanche en dirección a la ribera del Ebro” condicionado en cualquier caso a la existencia de la estación del ferrocarril<sup>63</sup>.

## **OTRAS INICIATIVAS FERROVIARIAS EN RELACIÓN CON CALAHORRA**

La ejecución del ferrocarril Tudela-Bilbao permitió a Calahorra, estratégicamente enclavada en pleno corredor natural del Ebro, ofrecer competitividad en pleno siglo XIX y ser un factor determinante para el desarrollo industrial de la ciudad hasta la aparición de nuevos medios de transporte desarrollados desde los comienzos del siglo XX. Pero además del Tudela-Bilbao, Calahorra, gracias a su ubicación, ha sido y es, objeto de otros proyectos ferroviarios: a mediados de la década de los 50 en el siglo XIX el trazado del

---

62. AMC, Libro de Actas Municipales. 1861-1864, sig. 140/1, 6 de noviembre de 1864

63. LUCAS DE SAN JUAN DE LAA CRUZ. *Historia de Calahorra y sus Glorias*. Valencia: Tipografía del Carmen, 1925, p. 305, fig. 82

ferrocarril de los Alduides hacia Francia. En la década de los 20 del pasado siglo, el Calahorra-Arnedillo, y en el momento actual el tren de alta velocidad.

En relación con el proyecto de ferrocarril hacia Francia a través del paso de los Alduides en Navarra, Calahorra sólo será una opción más en los trazados planteados. La pugna de intereses entre las sociedades Crédito Mobiliario Español (vinculada a los Péreire, y concesionaria de la línea Madrid-Irún), y la Sociedad Española Mercantil e Industrial (vinculada a los Rothschild, y concesionaria de la línea Madrid- Zaragoza-Alicante) llevará a esta última sociedad a plantear, conforme a sus intereses, el enlace Madrid- París a través de Navarra por el paso de los Alduides. El proyecto no seguirá adelante porque la conexión con Francia por Irún ya estaba en marcha<sup>64</sup>. La comisión creada para el estudio del enlace a través de los Alduides, contemplaba el trazado partiendo de Madrid en dirección hacia Soria por Torralba, atravesando La Rioja por Logroño o Calahorra en dirección a Estella y Pamplona, hacia Francia<sup>65</sup>.

Si este ferrocarril de los Alduides, para La Rioja, no fue más allá de un simple proyecto en el trazado de la línea, para Calahorra tuvo una especial importancia el ferrocarril a Arnedillo, conocido popularmente como *el trenillo*<sup>66</sup>.

El *Proyecto de Ferrocarril Secundario y Carbonero de Calahorra a Arnedillo* data de 1918 adjudicándose su construcción a la Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos en 1920 con un trazado de 35 km. Siendo Calahorra el punto de origen y la conexión con la línea del Norte Castejón-Bilbao, unirá las poblaciones que jalonan el curso del Cidacos: Autol, Quel, Arnedo, Herce, Santa Eulalia, Préjano y Arnedillo. Su puesta en marcha tuvo lugar por tramos siendo inaugurado el primero de ellos, Calahorra- Autol, el 30 de mayo de 1922 llegando a Préjano dos años después. La mala situación de las compañías ferroviarias a finales de la década de los 20, como consecuencia de la implantación de nuevos medios de comunicación, obligará al cierre o reestructuración de muchas de ellas, y en el caso de la línea Calahorra- Arnedillo (en ese momento sólo hasta Préjano), la empresa concesionaria suspende la explotación en 1935. El Estado se hará cargo de la línea en 1938, reinaugurándose en 1942 el tramo Calahorra-Arnedo y prolongando el trazado hasta Arnedillo en 1947, tal y como estaba previsto en el proyecto inicial. En diciembre de 1965 el Gobierno acuerda el cierre de la línea, haciéndose efectiva en enero de 1966.

---

64. LARRINAGA RODRIGUEZ, C. El ferrocarril del Norte y su enlace transpirenaico a mediados del siglo XIX. En *Ferrocarril y ciudad: una perspectiva internacional*. Madrid: Ministerio de Fomento, 2002

65. DELGADO IDARRETA, J.M.; La red de comunicaciones en La Rioja en el siglo XIX. En *Geografía física: actas del I Coloquio sobre Geografía de La Rioja*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 1985, p. 123-124. El mismo autor, en Los orígenes del Ferrocarril riojano en el siglo XIX. En *Ferrocarril en La Rioja*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2002, p. 89-91

66. Relativo a este ferrocarril consultar el excelente trabajo firmado por MARTINEZ GLERA, E. y ALVAREZ GONZALEZ, T. El ferrocarril secundario y carbonero de Calahorra a Arnedillo. En *Ferrocarril en La Rioja*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2002, p.179-208.

*La llegada del ferrocarril a Calahorra en 1863*



Figura 11.- La antigua estación de Calahorra.



Figura 12.- Estación *del trenillo*.

El proyecto del tren de alta velocidad AVE en España, arranca en 1986 cuando el gobierno decide construir un nuevo acceso ferroviario a Andalucía desde Madrid. La línea Madrid-Sevilla será inaugurada en 1992 coincidiendo con la exposición universal. El Plan de Infraestructuras 2000-2007 incluye el Programa de Alta Velocidad con varios objetivos a lograr en un futuro próximo: reducir los tiempos actuales de recorrido entre las grandes ciudades, aumentar la participación del ferrocarril en la demanda global del transporte y hacerle competitivo frente a la carretera y el avión, incrementar la demanda de viajeros, mejorar el resultado económico en los servicios de larga distancia y optimización de la red. Este programa contempla la construcción de cinco corredores para trenes de Alta Velocidad: Corredor de Andalucía, Noreste, Levante y eje mediterráneo, Norte-Noroeste y el corredor de Extremadura con conexión Madrid-Lisboa.

La Rioja queda incluida en el corredor noreste con la proyectada conexión entre Logroño y Zaragoza pasando por Calahorra mediante un tren Talgo Altaria, pudiendo circular tanto por el tramo de vía convencional como por el de alta velocidad. El trazado provisional proyectado para Calahorra es muy parecido al actual, corrigiendo radios de las vías en el término de San Lázaro y una vez pasada la estación, que en el proyecto se mantiene en su ubicación actual, también en el término de La Calzada en dirección a Murillo. El proyectado paso de este tren de alta velocidad por Calahorra, levanta en estos momentos opiniones encontradas en cuanto al mantenimiento de su trazado, en la actual zona de la estación, planteado por el Ministerio de Fomento, y el traslado de la estación hacia otro punto, posición mantenida por grupos políticos y por empresarios del polígono industrial frente a la posición oficial. El 25 de abril de 2003, tuvo lugar una reunión en el Ayuntamiento de Calahorra entre la Consejera de Obras Públicas del Gobierno de La Rioja, Aránzazu Vallejo, y empresarios del polígono de la Azucarera manifestando la consejera “...*que no se plantea el derribo de ninguna edificación, puesto que en el paso más estrecho hay un espacio de 18 metros, suficientes para las vías. Además se contempla la desaparición del paso a nivel existente en la actualidad y para ello se deprimirá el paso de vehículos que pasará por debajo del trazado de la vía férrea*”<sup>67</sup>. A los pocos días, la *Comisión de Afectados por el paso a Nivel del Ferrocarril* en un escrito dirigido al Ayuntamiento y firmado por 185 afectados exponen que “...*el problema es que existen tantos accesos, tantas entradas y salidas en ese punto que la supresión del paso a nivel es inviable. La supresión del paso arruinaría la zona*”<sup>68</sup>. A continuación ofrecen tres alternativas: “...*traslado de la línea por otra ubicación, tanto hacia el norte junto al canal de Lodosa, como hacia el sur, junto a la autopista. La segunda posibilidad sería mantener la línea actual efectuando un soterramiento de la misma, y la tercera rebajar el nivel de la línea dentro de su trazado actual, manteniendo la carretera de enlace existente entre las Avenidas de la Estación y del Ebro en su actual nivel y quedando ésta por encima de la vía*”<sup>69</sup>.

---

67. La Rioja, 26 de abril de 2003

68. La Rioja, 6 de mayo de 2003

69. *Ibidem*.

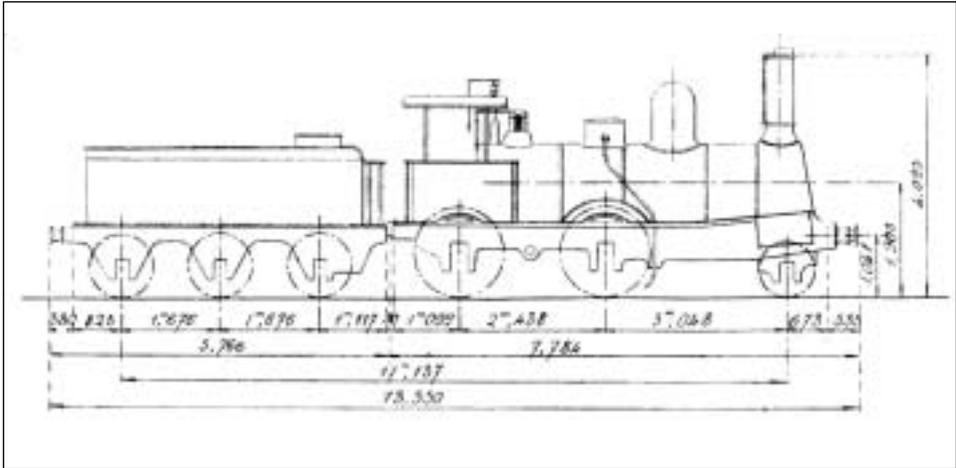


Figura 13.- Locomotora n° 35 “ALFARO” similar a la n° 50 “CALAHORRA”.

### A MODO DE CONCLUSIÓN: LA LOCOMOTORA NÚMERO 50 “CALAHORRA”

En los inicios del desarrollo del ferrocarril, era costumbre nombrar las locomotoras de las diferentes líneas ferroviarias, con un topónimo del trayecto a desempeñar, haciendo alusión a provincias, poblaciones, montes y ríos.

La compañía del Tudela-Bilbao adquirió un total de 55 locomotoras de vapor para el servicio de la línea, construidas en Gran Bretaña por Wiliam Fairbairn (las seis pri-

meras), y por Beyer Peacock las restantes<sup>70</sup>. Las seis Fairbairn (de rodaje tipo 2-2-0-T<sup>71</sup>) recibieron los siguientes nombres: 1 - Vizcaya; 2 - Rioja; 3 - Burgos; 4 - Alava; 5 - Bilbao, y 6 - Logroño.

Las locomotoras números 7 a la 26, del tipo 1-2-0, con tender separado de tres ejes, fueron matriculadas con los siguientes nombres: 7 - Tudela; 8 - Navarra; 9 - Cuba; 10 - Nervión; 11 - Ebro; 12 - Bayas; 13 - Tirón; 14 - Najerilla; 15 - Iregua; 16 - Leza; 17 - Cidacos; 18 - Alhama; 19 - Zadorra; 20 - Cadagua; 21 - Ibaizabal; 22 - Galindo; 23 - Arrigorriaga; 24 - Areta; 25 - Pobes y 26 - Briones. Desde la locomotora 27 a la 34 eran muy parecidas a las Fairbairn y los nombres eran: 27 - Amurrio; 28 - Orduña; 29 - Izarra; 30 - Miranda; 31 - Haro; 32 - Cenicero; 33 - Recajo; 34 - Rincón. Y de la número 35 a la 55, del tipo 1-2-0, llevaron los siguientes nombres: 35 - Alfaro; 36 - Guipúzcoa; 37 - Habana; 38 - Zaragoza; 39 - Barcelona; 40 - Madrid; 41 - Guernica; 42 - Vitoria; 43 - España; 44 - Cantabria; 45 - Pirineo; 46 y 47 no se conoce; 48 - Fuenmayor; 49 - Alcanadre; **50 - Calahorra**; 51 - Castejón; 52 - Orozco; 53 - Ega; 54 - Aragón y 55 - Abando.

Por lo tanto, la locomotora “Calahorra” fue fabricada en los talleres de la Beyer Peacock. Del tipo 1-2-0 llevaba como número de fábrica el 316. Su fecha de construcción era de 1863, la potencia no superaba los 500 CV, su peso en servicio alcanzaba las 29 tm. y una longitud total de 7,784 m. Si además incluimos el tender, el peso de ambos elementos en servicio era de 53,650 tm y una longitud total de 13.530 m.

---

70. Agradecemos los datos aportados por D. Juan José Olaizola Elordi, director del Museo Vasco del Ferrocarril (Azpeitia), así como también a Joan Pere Jové (Barcelona), un verdadero entusiasta del mundo del ferrocarril. Las locomotoras del Tudela- Bilbao en REDER, G., SANZ, F. *Locomotoras del Norte*. Madrid: Noesis, 2000. También en AAVV. *Álbum de locomotoras de la Compañía del Norte*. Madrid, 1909.

71. Denominación del número de ejes de la máquina. 2-2-0-T quiere decir 2 ejes delanteros de ruedas guía, a continuación 2 ejes motrices, el 0 ausencia de ejes traseros detrás de las ruedas motoras y la T tratándose de una máquina-tender (vagón junto a la locomotora con el combustible).