

HACE MEDIO SIGLO DE LA DESAPARICIÓN DEL FERROCARRIL ESTELLA-VITORIA

Juan José MARTINENA RUIZ

El pasado año 2017 se cumplieron dos aniversarios relacionados con el desaparecido ferrocarril de Estella a Vitoria, que sin duda aún permanece vivo en el recuerdo de muchos estellese y vecinos de otras localidades del que fue su recorrido. Por una parte, se cumplían noventa años desde su inauguración en septiembre de 1927, a la que asistió el general Primo de Rivera, presidente del Directorio Militar que entonces gobernaba en España. Y por otra, se cumplía también medio siglo de su triste desaparición, víctima de la inexplicable desidia de los responsables de su gestión y de unos criterios de explotación desacertados, por no decir irresponsables, el último día de 1967. Los trabajos de levante de las vías se iniciaron inmediatamente, a principios del año siguiente; es decir que se estaban llevando a cabo hace ahora medio siglo.



Tren inaugural a su paso por Zúñiga. Archivo Municipal Vitoria-Gasteiz.

UNA SECCIÓN DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

Ya en 1882 se había otorgado en favor de Joaquín Herrán y Wenceslao Martínez la concesión administrativa para la construcción de un ferrocarril de vía estrecha, que debería unir Estella, Vitoria y Durango, con ramales a Arróniz y Lerín. En 1886 se constituyó la compañía *The Anglo-Vasco-*

Navarro Limited, la cual construyó un primer tramo de la línea entre Vitoria y Salinas de Léniz, de solo 18 kilómetros, iniciando el modesto servicio ferroviario en febrero de 1889. La empresa no continuó las obras, con lo cual el resultado de la explotación era cada vez más deficitario, por lo que en 1897 se hizo cargo de ella la 1ª División Técnica de Ferrocarriles del Estado, que en 1919 hizo llegar el tren hasta Ver-



Obras del tendido de la vía en las proximidades de Jurizmendi, cerca de Vitoria, el 8 de septiembre de 1919.
Fotografía: E. Guinea, Archivo Municipal de Vitoria Gasteiz.

gara y Mecolalde, donde empalmaba con el ramal de Málzaga a Zumárraga de los Ferrocarriles Vascongados, hoy también desaparecido.

Hasta septiembre de ese mismo año 1919 no darían comienzo las obras de la sección de Vitoria a Estella, en la que se trabajó intensamente durante ocho años. La construcción de la nueva línea salió a subasta en nueve tramos; los correspondientes a Navarra eran cuatro: 1º, de Estella a Zubielqui, con dos puentes, varios pontones y un túnel de 161 m. y un coste calculado de 807.791,50 pesetas. El 2º, de Zubielqui a Casilla de Sierna, con un coste de 313.599,47 pesetas; el 3º, de Casilla de Sierna a Granada de Ega, que costó 509.335,23 y el 4º de aquí al confín de Álava, con un coste aproximado de 3.702.907 pesetas. Las estaciones, todas diferentes y artísticamente construidas, y las casillas, almacenes y anejos costaron 485.555,66 pesetas, y las 75 viviendas de empleados, 717.978,90. En explanaciones, se gastaron

4.903.132,48. En túneles, 5.857.096 y en puentes, 413.365,56. Los viaductos costaron 519.300. Los carriles, traviesas y material, 5.320.764,04 y las expropiaciones, 454.034,57. La nueva vía atravesaba diez magníficos puentes de sillería, destacando el viaducto de Arquijas, entre Zúñiga y Acedo, con 9 arcos de 11 m. de luz y 30 de altura el central. Costó 275.000 pesetas. De los seis túneles del trayecto, los más largos eran el de Acedo, con 1,415 Kms. Y el de Laminoria, en territorio de Álava, con 2,195.

SOLEMNE INAUGURACIÓN CON PRESENCIA DEL MARQUÉS DE ESTELLA

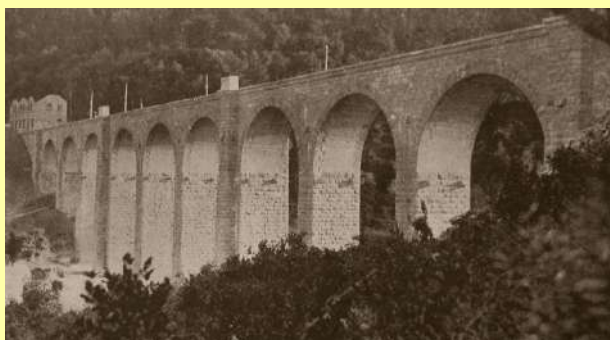
El ferrocarril fue inaugurado con toda solemnidad el 23 de septiembre de 1927, con asistencia del Presidente del Gobierno, general Primo de Rivera, y las Diputaciones Forales de Navarra y Álava. Era Director General de Ferrocarriles Antonio Faquineto. El tren inaugural, compuesto

por la locomotora N° 14, un furgón, un coche de 1ª clase, tres de 3ª, un break de Obras Públicas y un coche-salón, fue bendecido en la estación de Vitoria por el obispo de la diócesis, Fray Zacarías Martínez. La máquina iba adornada con escudos y banderolas y los coches engalanados y repletos de invitados. El convoy, que partió de la capital alavesa a las 4, llegó a Estella a las 6,30 de la tarde. La ciudad lo recibió con dulzainas y cohetes, y una multitud alborozada. En la estación saludaron al general –que tenía el título nobiliario de marqués de Estella- el gobernador militar, el ayuntamiento, la Unión Patriótica y el Somatén, mientras la banda de música ejecutaba la Marcha Real y rendía honores una compañía de infantería. Venían en el tren los diputados forales Nagore y Modet, que habían asistido a los actos de Vitoria.



Un tren en la estación de Estella en 1965. Museo Vasco del Ferrocarril.

Durante los dos primeros años los trenes funcionaron con tracción a vapor. Las cinco locomotoras, del tipo 1-3-1T, fueron construidas por La Maquinista Terrestre y Marítima. Para iniciar el servicio de viajeros se encargaron a la Sociedad Española de



La línea férrea superaba el desfiladero de Arquijas, la parte más agreste del tramo, con un viaducto sobre el río Ega declarado Monumento Histórico Artístico. Tiene 9 arcos y casi 30 m de altura.



Varias personas esperan en la estación de Acedo Los Arcos (estelladirecto.es).

Construcción Naval 9 coches de 3ª clase, 4 coches mixtos de 3ª y furgón y otros 4 coches mixtos de 1ª y 3ª clase. Eran de madera, con balconillos de hierro en los dos extremos. Aparte, se adquirió un completo parque móvil de vagones de mercancías de distintos tipos: cerrados, de bordes altos y bajos, plataformas, jaulas, etc.



Construcción de la estación de Estella en 1923, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa.

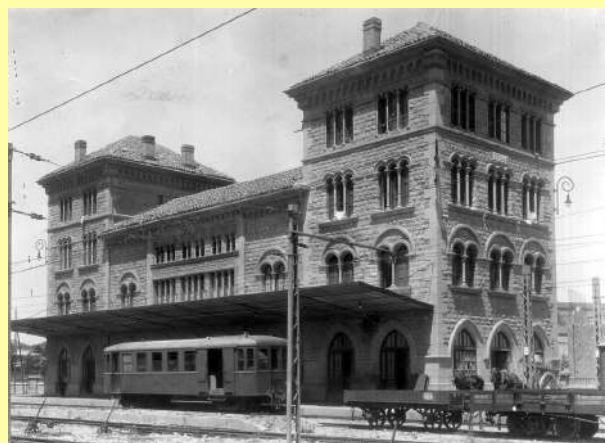
ESTACIONES DEL RECORRIDO

Esta línea contaba con las siguientes estaciones: Estella (km. 0); Zubielqui (km. 3); Zufía (km. 7); Murieta (km. 12); Ancín (km. 15); Acedo (km. 20); Zúñiga (km. 26); Santa Cruz de Campezo (km. 29); Antoñana (km. 35); Atauri (km. 39); Maestu (km. 42); Laminoria (km. 47); Ullívarri-Jáuregui (km. 52); Gauna (km. 54); Erenchun (km. 56); Trocóniz (km. 59); Andollu-Estíbaliz (km. 61); Aberásturi (km. 63); Otazu (km. 65); Olárizu (km. 69); Vitoria (km. 70).

De ellas, las siete primeras estaban situadas dentro del territorio navarro, el resto

correspondían a la provincia de Álava. Las de Navarra tuvieron los siguientes costes: la de Estella, a la que luego nos referiremos con más detalle, 181.323'53 pesetas; la de Zubielqui, 29.570'22; la de Zufía, 27.945'70; la de Murieta, 56.398'91; la de Ancín, 58.842'51; la de Acedo, 47.982'05 y la de Zúñiga, 25.317'75. Aparte, había en el tramo navarro de la línea dos edificios destinados a viviendas de los trabajadores de vía y obras, una en el término de Granada de Ega, entre las estaciones de Ancín y Acedo, y el otro para la brigada de Arquijas, entre Acedo y Zúñiga, que costaron 23.844'77 el primero y 37.190'08 el segundo. Además, junto a la estación de Ancín estaba situada la subcentral eléctrica llamada de Burba, que albergaba en su interior un transformador que convertía la corriente trifásica a 30.000 voltios en continua a 1.650. Había también allí una torre, con un depósito de agua en la parte de arriba, en la que estaban los cruces de líneas eléctricas y telefónicas. Costó 7.772'24 pesetas.

En 1928 los precios hasta Vitoria eran 7,70 en 1ª clase, 5,95 en 2ª y 4,55 en 3ª y el viaje, con locomotoras de vapor, duraba 2 horas 20 minutos. Al entrar en servicio la tracción eléctrica en 1929 y con ella los coches metálicos, se suprimió la 2ª clase. En 1946, el billete de 1ª valía 18,75 y el de 3ª, 10,20, y el trayecto se hacía en 1 hora 45 minutos.



Estación de Estella (navartren.es).

LA LÍNEA SE ELECTRIFICÓ EN 1929

Cuando en 1929 se implantó la tracción eléctrica, se estrenaron cuatro modernos automotores de viajeros con carrocería metálica, de una calidad no habitual en líneas de vía estrecha. Fueron construidos en los talleres de Carde y Escoriaza de Zaragoza y llevaban 4 motores de 75 caballos con una potencia total de 300. Los equipos eléctricos, para corriente continua a 1.500 voltios, eran de la casa Siemens-Schuckert. Cada automotor contaba con dos cabinas de conducción y el interior estaba dividido en dos departamentos: uno de 1ª clase con 12 asientos y otro de 3ª clase con 32. Su peso total era de 34.000 kilos y el coste de cada unidad



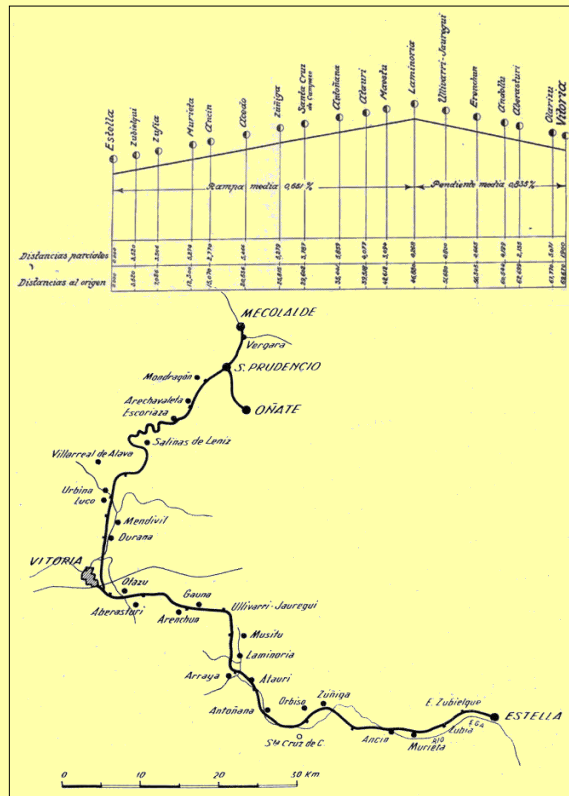
Ferrocarril Vasco-Navarro. Horario de trenes en vigor a partir de febrero de 1932 (fortrenes.com).

ascendió a la cantidad de 153.533 pesetas. Se adquirieron también cinco furgones automotores, de las mismas características técnicas pero carrozados en madera, con puertas correderas. En un principio estaban destinados para trenes de mercancías, pero luego se emplearon también en servicios mixtos y de viajeros. Pesaban 28.000 kilos y costó cada unidad 123.177 pesetas. Además del citado material motor, se adquirió un nuevo material remolcado de elegante diseño y construcción totalmente metálica, suministrado también por la citada factoría Carde y Escoriaza: 4 coches mixtos, con 12 asientos de 1ª clase y 32 de 3ª, al precio unitario de



Con el ingeniero de caminos Alejandro Mendizábal Peña, Director General de Ferrocarriles, el tren que él mismo había proyectado vivió su mejor época. Fotografía: Ángel Mendizábal Aracama .

79.453 pesetas, y otros 4 mixtos de 3ª clase y furgón, con 36 asientos, que costaron cada uno 67.609 pesetas. Exteriormente iban pintados de color verde oscuro, y cuando en 1938 se electrificó la otra sección, la de Vitoria a Micolalde, el nuevo material se pintó de amarillo y blanco –el tren del Vaticano lo llamaban algunos– para diferenciarlo, pero al final, en la práctica, coches y automotores con ambas decoraciones circularon indistintamente por las dos secciones.



Rampas calculadas de Vitoria a Estella (Revista Ingeniería y Construcción, año 1925) y plano de la memoria de explotación años 1939 a 1941 (Fondo Javier Suso San Miguel).

DECLIVE Y CLAUSURA DEL FERROCARRIL

Mientras don Alejandro Mendizábal estuvo al frente de la Dirección General de Ferrocarriles del Estado, este tren, que él había proyectado y dirigido, vivió su mejor época; pero en cuanto el ilustre ingeniero dejó aquel cargo, se inició una etapa de abandono y declive que hace pensar que hubo alguna poderosa mano negra interesada en su desaparición. De nada sirvió la campaña de prensa en su favor, ni las



Estación de Estella el día de la inauguración. Archivo Municipal Vitoria Gasteiz.

gestiones de las Diputaciones de Navarra, Alava y Guipúzcoa y de los ayuntamientos afectados. A mediados de diciembre de 1967, apareció colocado en todas las estaciones de la línea este cartel: "Aviso al público: suspensión del servicio del F. C. Vasco-Navarro. A partir de las cero horas del día 1 del próximo mes de enero de 1968, cesará definitivamente el servicio en el Ferrocarril Vasco-Navarro, incluidos los ramales de Estíbaliz y Oñate. Por consiguiente, desde la citada fecha, no se admitirán facturaciones de ninguna clase, ni se expendirán billetes en o para ninguna de las estaciones de la citada línea. Madrid, 16 de diciembre de 1967". Y así fue; el último servicio del Ferrocarril Vasco-Navarro llegó a la estación de Estella a las 10 de la noche de un domingo 31 de diciembre de 1967. Casi inmediatamente dieron comienzo los trabajos de desmantelamiento de la línea.

UNA ESTACIÓN MONUMENTAL

Al ser punto de origen de la línea ferroviaria, Estella contaba con la estación mejor y más completa de todo el recorrido, rivalizando solo con la de Santa Cruz de Campezo. El edificio de viajeros, además del vestíbulo, sala de espera, despacho de

billetes y facturación de equipajes, incluía ocho viviendas de distintas categorías para empleados del tren. Cuando se erigió tuvo un coste de 181.323'53 pesetas. Aparte de ese edificio principal, había otras construcciones propias del servicio ferroviario, que fueron derribadas en distintas fechas tras la clausura del ferrocarril: un depósito para los automotores eléctricos, con otras dos viviendas en su planta superior, cuyo importe ascendió a 44.281 pesetas; un muelle cubierto para la descarga de mercancías, con su almacén, que costó 30.451'81 pesetas; una cochera doble para los coches remolque de viajeros y un cobertizo para resguardo de material en reparación. La estación disponía también de enclavamientos eléctricos en las vías, báscula industrial para pesar vagones cargados de hasta 30.000 kilos, otras básculas menores y una grúa fija de 5 toneladas.

De todo ello solo permanece en pie, afortunadamente, el magnífico edificio de viajeros, que en la actualidad sirve como estación de autobuses. En 1925 se proyectó y construyó inspirado en el estilo románico, tan presente en la ciudad, y tomando como referencia el palacio de los reyes de Navarra, una de las joyas del rico patrimonio que atesora Estella y actual sede del museo Gustavo de Maeztu.



Automotor que encabezó el último tren abandonado tras la clausura de la línea. Fotografía: Manolo Maristany.

Revisor picando billetes en el último viaje. Fotografía: José Luis Larrión.

