

El Ferrocarril Vasco-Navarro es, sin ninguna duda, la línea férrea de vía métrica más importante que nunca ha existido en la Península Ibérica. Sus 143 kilómetros de vía electrificada y completamente automatizada hicieron de él uno de los trenes más modernos de la vieja Europa allá por los años treinta. Pero su historia es muy compleja y llena de dificultades en sus comienzos y a lo largo de los casi cuarenta años que tardó en completar su trazado.

Aproximadamente en 1850 se empieza a planificar la línea de ferrocarril que unirá Madrid con la frontera francesa de Hendaya, en el contexto histórico del final de la Primera Guerra Carlista y el principio de las negociaciones con las Diputaciones vascas sobre sus Fueros.

Las Diputaciones de Álava y Guipúzcoa plantean posturas de acuerdo y se muestran dispuestas a firmar un pacto con el Estado, mientras que la Diputación vizcaína decide defender su Fuero con una postura más firme. Seguramente este enfrentamiento político y sobre todo el mayor coste económico del trazado por Bilbao, condiciona la decisión del gobierno español de dejar a Bilbao fuera del recorrido del Ferrocarril del Norte. Aun así considero que fue una medida absolutamente injustificable y contraria a toda lógica.

Ante esta situación, Vizcaya pide ayuda a Álava para construir un tren de Bilbao a Vitoria, para no quedarse al margen de esa conexión ferroviaria. Pero la Administración alavesa no acepta la propuesta: Álava si está dentro del trazado propuesto, por lo que no necesita hacer inversiones adicionales, que tampoco podía permitirse debido al estado ruinoso de sus arcas provinciales después del conflicto bélico por el que han pasado. Por este motivo, Vizcaya decide buscar otra conexión, esta vez a través de Tudela, uniéndose con la radial en Miranda de Ebro y facilitando, además el tráfico ferroviario con Barcelona y su zona de influencia industrial

La iniciativa vizcaína nace con tanta fuerza que se construye antes que la línea Madrid-Hendaya, desarrollando un mayor volumen comercial y de tráfico, y relegando a Vitoria como una estación sin desarrollo comercial ni industrial.

A la vista de esta situación, Álava ve necesario desarrollar una nueva conexión directa con Bilbao a través de Durango, pero es la Diputación Vizcaína la que esta vez rechaza participar en el proyecto. Por lo que se genera un importante debate en la sociedad civil de Vitoria y se plantea iniciar el proyecto con financiación privada, dando paso a lo que en el futuro será el Ferrocarril Vasco-Navarro.

La voz cantante de esta idea fue la de D. Juan José Herrán Y Ureta, ilustre Ingeniero de Montes, natural de Salinas de Añana, Álava, que es el encargado de hacer los primeros estudios de campo, para el trazado del nuevo ferrocarril en el año 1879. Terminados los trabajos, son presentados a los poderes legislativos del Estado en 1882; siendo otorgada ese mismo año la concesión de construcción y explotación del Ferrocarril Vasco-Navarro a D. Joaquín de Herrán y Ureta, sobrino de Juan José, al que se puede considerar, sin ninguna duda, la personalidad más importante de esta primera etapa del Ferrocarril.

Para entonces la Junta, que contaba con un proyecto que uniría Vitoria con Durango y con Estella, al no encontrar apoyos entre las Instituciones y los empresarios de las provincias por donde iba a transcurrir su recorrido se lanza a la búsqueda de Capital extranjero

Finalmente el 28 de mayo de 1886, llega a Vitoria la noticia de que se había llegado a un acuerdo con una compañía inglesa, creándose la empresa The Anglo-Vasco-Navarra Railway Company Limited. Con un capital inicial de 570.000 Libras (14.250.000 pesetas) dividido en 28.500 acciones de 20 libras (500 pesetas).

Por fin el 20 de enero de 1887 se ponen en marcha las obras del primer tramo entre Vitoria y Salinas de Leniz.

Justo al año de iniciarse las obras, el 20 de enero de 1888, día de San Sebastián, con gran algarabía, se celebra el primer viaje de pruebas con la recién llegada maquina de vapor de la firma inglesa Falcon, a la que llamaron Euskalerría. Al mismo, asistieron todas las autoridades locales y provinciales y a la estación se acercó todo el pueblo de Vitoria para ver tan singular cortejo.

Es por esta época cuando empiezan a surgir las primeras dificultades en la Compañía, principalmente por sus problemas financieros, debido a la situación de uno de los socios capitalistas, la Banca Artola y a la mala dirección en los trabajos de obra.

En esta situación tan complicada se inaugura el tramo entre Vitoria y Salinas de Leniz el 17 de febrero de 1889.

Durante los siguientes años siguen los trabajos de construcción entre Salinas y Eskoriaza, pero, debido a lo difícil de la orografía del trazado y al agravamiento de la situación financiera, por la quiebra de la banca Artola, la situación de la Compañía empeora poco a poco. Volviéndose crítica en mayo de 1897, cuando los trabajadores, ante la falta de pago de sus salarios, abandonan los trabajos de construcción y el Estado se ve obligado a incautar el Ferrocarril.

Joaquín, casi en solitario, sigue luchando porque le devuelvan el ferrocarril en el que ha invertido toda su fortuna personal, la de su familia y la de muchos de sus amigos, e intenta que le concedan una nueva prórroga, ya que caducaba el 28 de junio de 1901.

Todos los trabajos de Joaquín fueron infructuosos y el Estado incauta el Ferrocarril definitivamente el 3 de Octubre de 1903.

A partir de la incautación por el Estado, las obras se detuvieron y el tramo entre Vitoria y Salinas siguió prestando su servicio de una forma lánguida, pero regular. Dirigidos por D. Ángel García Rey y D. Antonio de la Portilla.

El ferrocarril Vasco-Navarro retoma su rumbo en el año 1914 de la mano de D. Eduardo Dato, Diputado en Cortes por la provincia de Álava y presidente del Consejo de Ministros.

El Estado llega a un acuerdo con las Diputaciones para la financiación del tramo entre Salinas y Vergara, pues es este destino y no Durango donde se unirá definitivamente el Vasco-Navarro a los Ferrocarriles Vascongados.

Rápidamente se ponen las obras en marcha bajo la dirección del director de la 1ª división de Ferrocarriles D. Antonio Faquinetto y Bellini, asistido por D. Manuel García briz, Conde de Baynoa como Director de la construcción de la línea hasta Vergara, siendo esta a su vez respaldado por D. Antonio de la Portilla y D. Ángel García Rey como ayudantes.

Las obras se desarrollan con gran rapidez y por fin el 4 de octubre de 1916 el tren llega a Eskoriaza después de casi 30 años de espera.

El 15 de febrero de 1918 llega a Mondragón y el 3 de septiembre de 1919 por fin llega a Vergara. La celebración fue multitudinaria y a ella asistieron las máximas autoridades del Estado, encabezadas por D. Eduardo Dato Iradier, Presidente del Consejo de Ministros de la Nación,

En este día inolvidable para la historia de este querido ferrocarril, se pusieron las bases para realizar la línea de Vitoria a Estella y El ramal que uniese San Prudencio, pequeño municipio situado entre Mondragón y Vergara, con Oñate.

Rápidamente se ponen en marcha las instituciones para la construcción de la línea Vitoria-Estella y se nombra una Junta de construcción presidida por D. Antonio Faquineto, nombrándose Ingeniero Director de las obras a D. Alejandro Mendizábal Peña. Sin ninguna duda la personalidad mas importante que tuvo este ferrocarril.

Se hace un replanteo del trazado original, mejorándolo considerablemente y abaratando su costo, gracias al inmejorable trabajo de D. Alejandro y su equipo de ingenieros y ayudantes.

Los trabajos comienzan en 1920 avanzando a gran velocidad abriendo trincheras, túneles y puentes y construyendo los singulares edificios que después serian sus estaciones.

El 30 de enero de 1923 se inaugura el ramal de Oñate, con la presencia de La Reina María Cristina.

Las obras de la línea de Estella siguen a buen ritmo con gran atención por parte de la prensa local que en numerosas ocasiones es invitada por D. Alejandro a visitarlas.

Con la obra ya avanzada. D Alejandro propone a las autoridades ferroviarias, la electrificación del Vasco-Navarro en todo su recorrido. Al principio la respuesta es negativa, hasta que D. Antonio Faquineto es nombrado Subdirector General de Obras Publicas y a finales de febrero de 1924, D. Antonio le comunica a D. Alejandro que ha sido aprobado el plan de electrificación del ferrocarril.

Por fin el 23 de septiembre de 1927, con la asistencia de D. Miguel Primo de Rivera se inaugura la línea entre Vitoria y Estella. Los actos comenzaron a la mañana en Vitoria donde se celebró una solemne misa presidida por el obispo de la diócesis Monseñor Zacarías Martínez Núñez, en ella se tuvo un recuerdo muy especial a D. Eduardo Dato. El banquete se celebró en el Nuevo Teatro y a primera hora de la tarde, un convoy debidamente engalanado y tirado por la locomotora nº 14 de La Maquinista Terrestre de Barcelona, emprendió viaje rumbo a Estella a donde llegó a media tarde después de haber parado en gran cantidad de estaciones del recorrido, para júbilo de sus habitantes por los ilustres viajeros que en el iban. Los actos continuaron con una nueva recepción por parte de las autoridades de Estella donde el festejo terminó con una verbena popular organizada por el Ayuntamiento.

Los trabajos de la electrificación continuaron en la línea de Estella, hasta que por fin se inauguraron el 21 de diciembre de 1929. Hasta entonces trabajó con máquinas de vapor.

En plena guerra civil el 20 de febrero de 1938 se inaugura oficialmente la línea electrificada hasta el barrio bregares de Mecalalde, ultima estación del Vasco-Navarro.

El 2 de mayo de 1948 se inauguró un pequeño ramal que unía la estación de Andollu con el Santuario de Nuestra Señora de Estíbaliz, Patrona de las tierras de Álava.

Desde que en febrero de 1889 se inauguró el primer tramo del Anglo-Vasco-Navarro, hasta que en septiembre de 1927 se terminó el proyecto total del Ferrocarril, habían transcurrido casi cuarenta años; los mismos que estuvieron en funcionamiento, hasta que el último día de 1967 se cerró. Demasiado esfuerzo y demasiadas ilusiones truncadas, para decidir su cierre de un simple plumazo.

El ferrocarril Vasco-Navarro aunque a lo largo de su vida casi siempre fue deficitario, en los años de más movimiento, los últimos de la década de los cuarenta, llegó a transportar en sus trenes a 3.300.000 personas y a mover 800.000 toneladas en gran velocidad y casi 2.200.000 toneladas en pequeña velocidad. Con mucho, la línea con más movimiento que tenía la Explotación de Ferrocarriles por el Estado; superando en más del doble a la siguiente Línea de dicha Explotación.

Por eso nunca se entendió su cierre. Ya que cumplía una labor social, pues interconectó a las comarcas por donde transcurría de una forma que, después de su cierre, se resintió brutalmente, sobre todo para las capas más humildes de la sociedad de dichas comarcas, que eran: El Alto Deva en Guipúzcoa, La Llanada y La Montaña Alavesas y Tierra Estella en Navarra.

Las estaciones por donde discurría “El Trenico” de Vitoria a Vergara eran: Vitoria-ciudad, Gamarra, Durana, Retana, Urbina, Villarreal de Álava y Landa en Álava; entrando en Guipúzcoa por Salinas de Leniz, Marín, Mázmela, Eskoriaza, Aretxabaleta, Mondragón, San Prudencio, Vergara y Micolalde. Con el ramal que de San Prudencio partía a Oñate teniendo un apeadero en Zubillaga.

En la línea de Estella eran: Vitoria-norte, Olárizu, Otazu, Aberásturi, Andollu, de donde partía el ramal a Estíbaliz, siguiendo por Trocóniz, Gauna, Erenchun, Ullívarri-Jáuregui, Laminoria, Cicujano, Maestu, Atáuri, Antoñana, Fresnedo, Santa Cruz de Campezo en Álava. Entrando en Navarra por Zúñiga, Acedo, Ancín, Granada, Muriera, Zufia, Zubielqui y terminando la línea en la magnífica estación de Estella.

El ferrocarril Vasco-Navarro tuvo muchos nombres. En los primeros tiempos se le llamaba el Anglo, después el Vasco. En la zona de la Montaña Alavesa y en Navarra se le llamaba El Trenico, pero también se le llamó el tren cangrejero o el tren de los montañeros.