EL VASCO-NAVARRO, ESTELLA-VITORIA

ASI SE CONSTRUYO UNO DE LOS PRIMEROS FERROCARRILES ELECTRICOS DE ESPAÑA

UNO de los primeros ferrocarriles eléctricos que entraron en servicio en nuestro país fue el Vasco-Navarro, de vía métrica, que enlazaba las poblaciones de Estella y Vitoria, y que fue inaugurado de forma provisional el 23 de septiembre de 1927; hace ahora cincuenta y tres años.

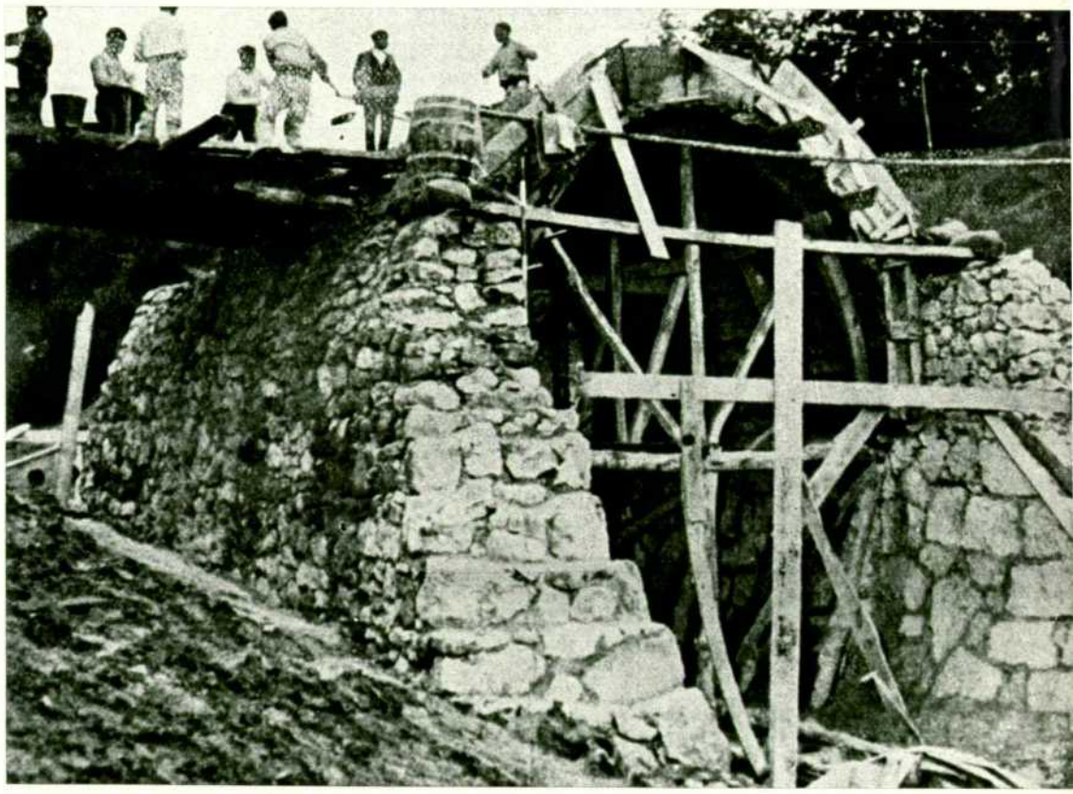
La red ferroviaria de vía métrica (o estrecha) del Norte y Centro de España comprendía entonces unos 4.000 kilómetros de extensión (compárese la cifra con los 1.148 kilómetros de línea férrea que explota FEVE, en la actualidad, en la misma zona) e incluía, entre otros muchos, el trayecto Estella-Vitoria-Durango.

Era éste un proyecto existente desde finales del siglo pasado. En 1882 se había concedido la construcción del ferrocarril a la empresa The Anglo-Vasco-Navarro-Railwail, Company Limited, que inició los trabajos, efectivamente, cinco años más tarde; poniendo en servicio el tramo de Vitoria a Salinas de Léniz. Las obras no llegaron a finalizarse, sin embargo, y después de cumplirse los trámites reglamentarios, el Estado se encargó de reanudar los trabajos en 1897.

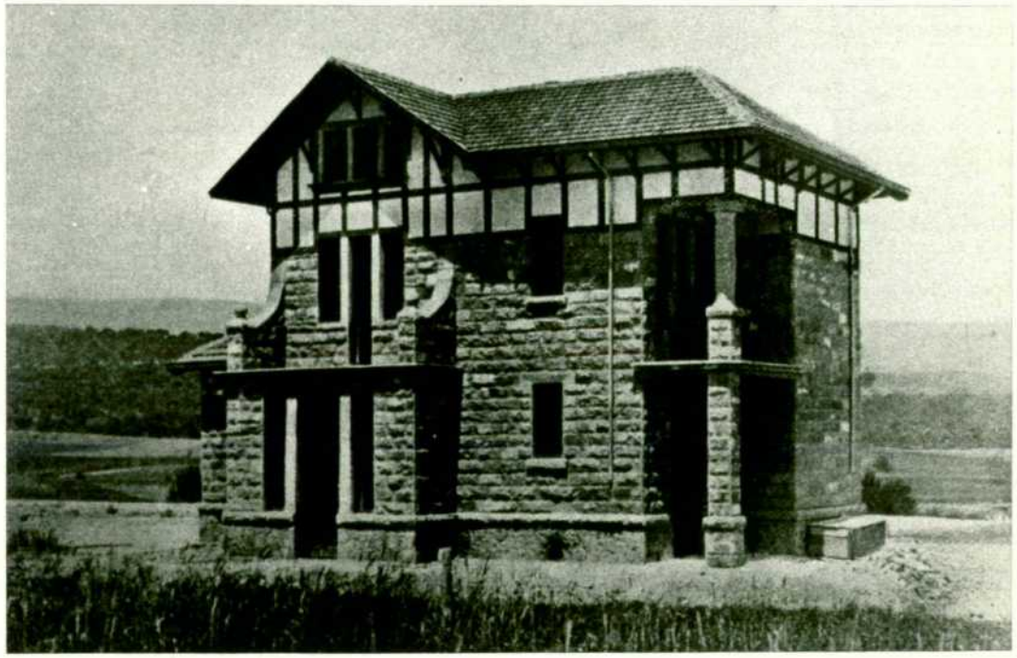
Para el comienzo de la construcción del tramo concreto Estella-Vitoria habría que esperar, no obstante, hasta 1920, fecha en que las Diputaciones de Navarra y Alava se comprometieron a aportar un 10 por 100 del presupuesto total de las obras, y una Junta a sacar adelante la dirección técnica del proyecto y a instalar el ferrocarril con la mayor brevedad posible.

Para entonces, las Diputaciones mencionadas estaban vivamente interesadas en el tema y, paralelamente a la realización del nuevo tendido, organizaron un sistema de comunicación vial de los pueblos más alejados con las estaciones del futuro ferrocarril.

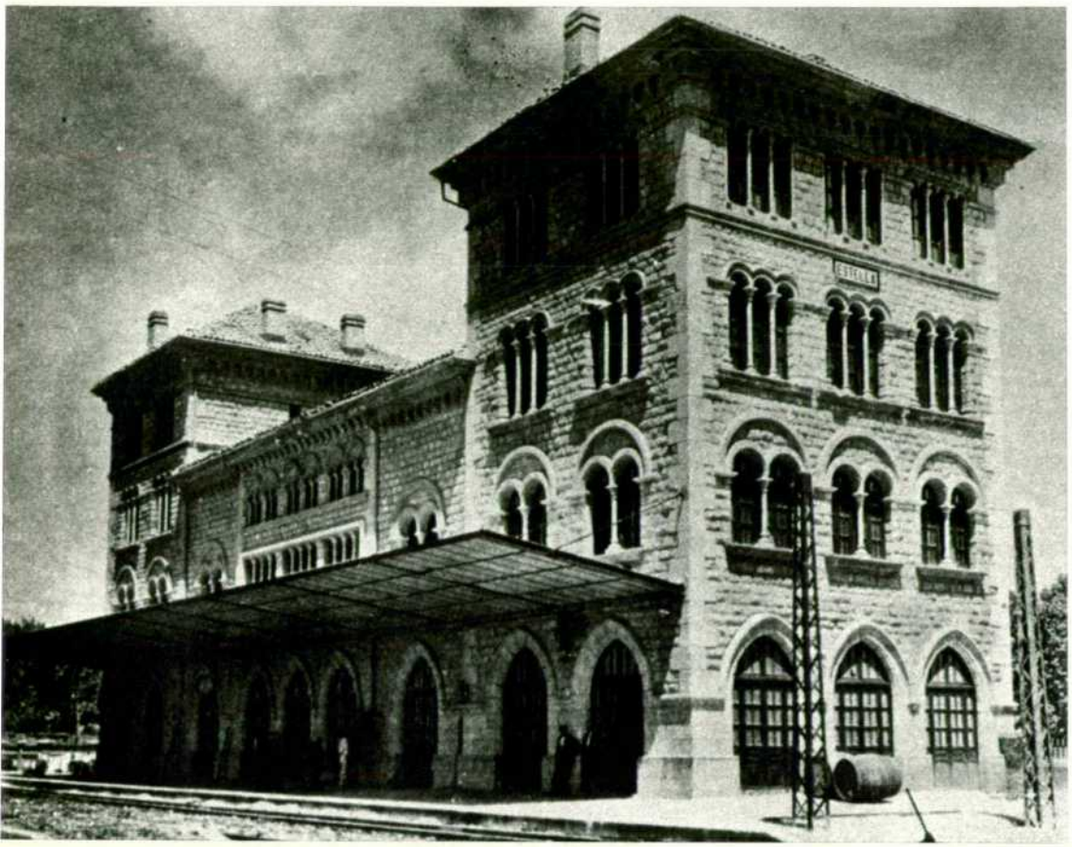
"La inauguración provisional de la línea —escribía en 1927 el ingeniero-director, don Alejandro Mendizábal Peña, en la Memoria de ese año— constituyó un acto de gran solemnidad en Alava y Navarra, dando el mayor realce al acto la asistencia del jefe del Gobierno". Más adelante, continuaba: "En muy pocos meses quedará ultimado el ferrocarril, que se distinguirá por su amplio trazado y excelente perfil. En resumen: una



Túnel artificial de Huecomadura.



Edificio para viajeros en Acedo-Los Arcos.



Edificio de viajeros en la estación de Zúñiga.

La estación de Estella, término de la línea, una preciosidad de la arquitectura ferroviaria.

● TENIA SETENTA KILOMETROS DE LONGITUD, DIEZ TUNELES Y DIECISIETE PUENTES Y VIADUCTOS.
● SU EJECUCION SUPUSO UN GASTO DE MAS DE TREINTA Y DOS MILLONES DE PESETAS.

línea capaz de explotarse por los procedimientos más modernos con la máxima economía".

Cincuenta años más tarde, el último día de 1977, el tren hacía su recorrido final entre ambas poblaciones. Su extinción (en la actualidad se encuentra totalmente desmantelado) formaba parte de la desaparición de otros muchos ferrocarriles secundarios, cuyas líneas cubrieron durante y a partir de la década de los 20 espacios geográficos y núcleos habitados desatendidos por las redes principales de las compañías de vía ancha, y que habían pasado a ser considerados social y económicamente no rentables por la política de transportes del momento.

PIONEROS DE LA TRACCION ELECTRICA

El ferrocarril Estella-Vitoria tenía sus precedentes, por lo que respecta al empleo de la corriente eléctrica para la tracción, en la línea de Pamplona a Sangüesa —alimentada por corriente monofásica de alta tensión en sus sesenta kilómetros de longitud—; en el trayecto Gergal-Santa Fe, de la línea Linares-Almería, y en la electrificación del puerto de Pajares, entre otras obras, realizadas o en fase de ejecución durante 1923.

La Junta, preocupada por la tendencia decidida de todas las entidades explotadoras de vías estrechas de aquella zona a electrificar sus líneas, aprobó, en sesión de 6 de febrero de 1923, un proyecto para hacer lo propio con el tendido Estella-Vitoria; proyecto que mereció sanción legal por una Real Orden de 8 de agosto de 1924, de la que recogemos el siguiente párrafo: "S. M. el Rey, de acuerdo con el informe emitido por el Consejo de Obras Públicas, ha tenido a bien aprobar el cambio de tracción de vapor por la eléctrica solicitada por la Junta"...

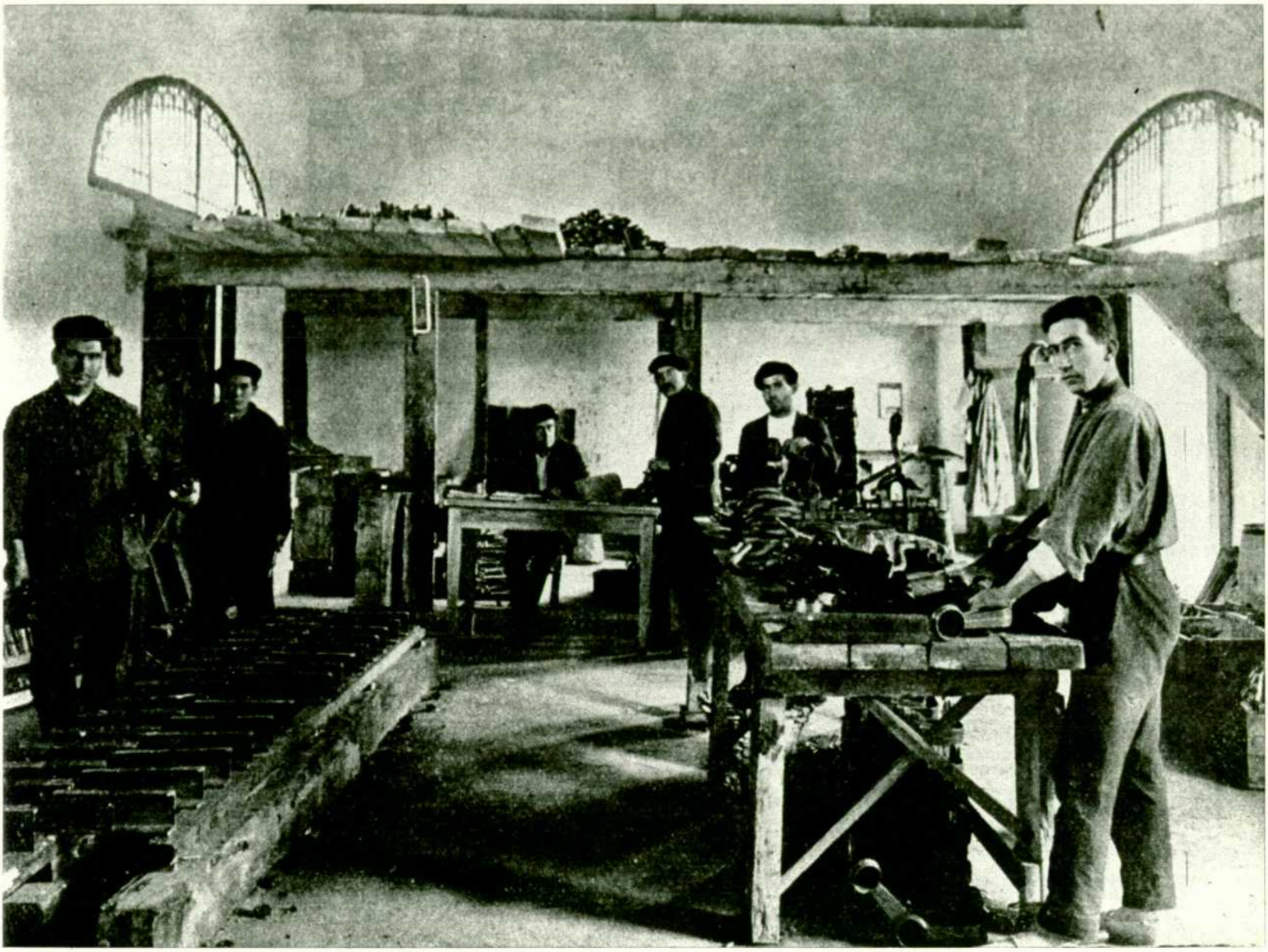
Así pues, se levantaron tres subestaciones en Burba (Ancín), Rotalde (Ullivarri-Jáuregui) y Antoñana, respectivamente. Las dos primeras transformaban corriente trifásica de 30.000 voltios en continua a 1.650 voltios; la tercera convertía corriente trifásica de 60.000 voltios en trifásica de 30.000. Las tres subestaciones fueron construidas por la Sociedad Española Brown-Boveri y costaron a la dirección 518.396 pesetas. Posteriormente, se instaló el tendido de las líneas aéreas (doble), cuyo importe ascendió a 2.563.204 pesetas.

Las señales luminosas y los enclavamientos eléctricos, que comprendían el accionamiento de las barreras de los pasos a nivel imediatos a las estaciones, proporcionaban una seguridad desconocida por entonces en la circulación, así como una explotación económica y eficiente, y una moderada velocidad (los trenes cubrían los 70 kilómetros de recorrido en una hora y veinte minutos).

NUMEROSOS TUNELES Y VIADUCTOS

La ejecución de las obras de explanación, fábrica y túneles (todo lo que se podría englobar dentro del concepto infraestructura) obligó a dividir el recorrido, a efectos de trabajo, en nueve tramos. A finales de julio de 1925, las obras habían experimentado un notable adelanto y los tramos estaban prácticamente terminados.

De entre las numerosas construcciones de ingeniería que hubieron de realizarse, se



Taller de Santa Cruz de Campezo, en los años veinte.

podrían citar, como más importantes, los puentes de Llanos, Zubielqui y Granada; el viaducto de Arquijas, de tres grupos de arcos de once metros de luz (que se levantó, por cierto, sin andamios, empleando sólo juegos de cerchas); los puentes de Antoñana y San Saturnino, de delicada cimentación a cincuenta metros de profundidad; el viaducto de Atauri, de cinco arcos de siete metros y medio y planta diagonal, y el puente de Peñasalada, entre otras.

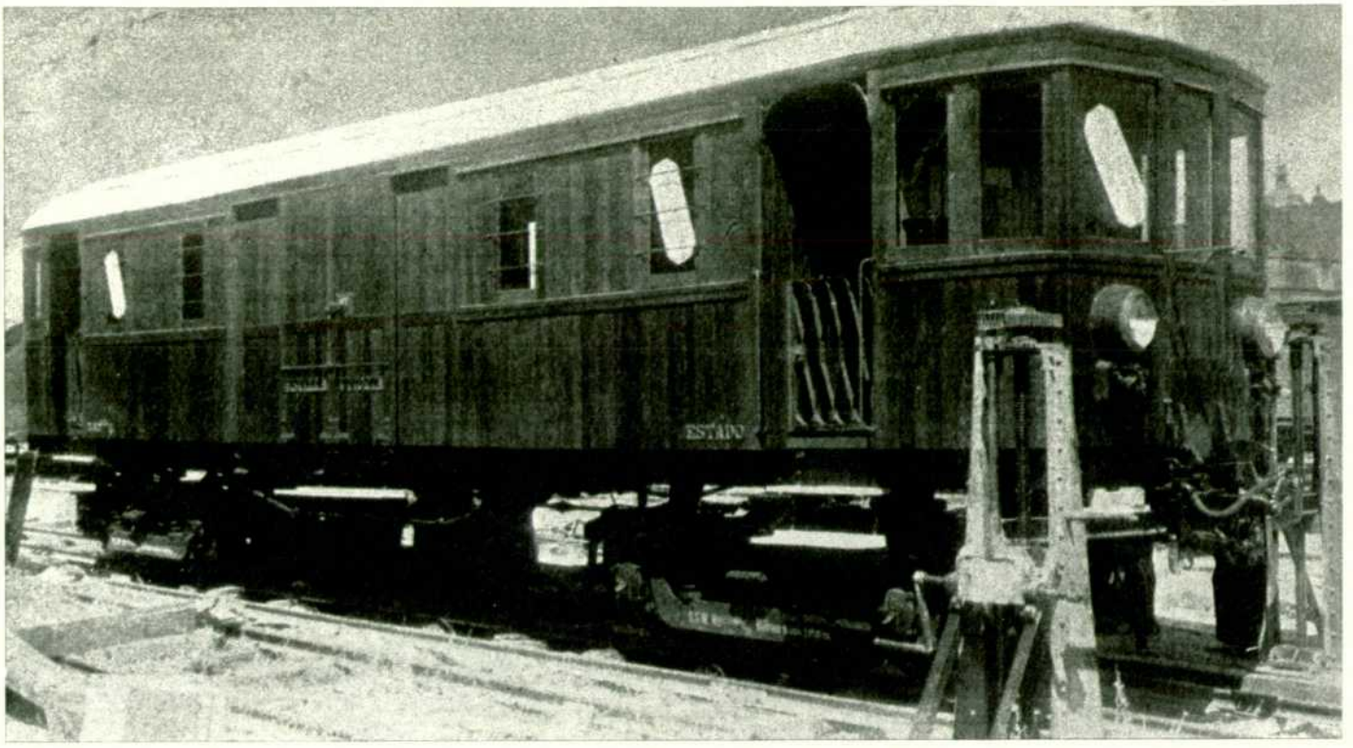
Por lo que se refiere a la excavación de túneles —muchos de los cuales eran artificiales, como el de Huecomadura—, es de destacar que su longitud total aproximada era de cinco kilómetros, es decir, más del 7 por 100 del recorrido, lo que da idea de lo accidentado del terreno.

Don Alejandro Mendizábal relataba así el momento de la perforación final del túnel de Laminoría, de 2.195 metros de longitud: **"El 25 de enero de 1924, en la paga del mediodía, se unieron las dos galerías, a los 1.264 metros de la boca de entrada y 930 de la de salida. Comprobada la línea y cerrada la nivelación unos días más tarde, encontramos, por el interior, un desnivel de un centímetro".** Acerca de las dificultades para construir el túnel ya citado de Huecomadura, el ingeniero decía: **"El empuje fue formidable, como debido a la pérdida del equilibrio de un volumen incalculable de tierras, y derribó las 'tés' construidas, haciéndolas dar la vuelta de campana y obstruyendo casi en su totalidad la trinchera abierta. Aunque parezca atrevida la comparación, puede decirse que el movimiento de las tierras guardaba cierta semejanza con el de las olas del mar".**

La explanación significó un importe de cinco millones de pesetas (se removieron 959.000 metros cúbicos de tierras), las obras de fábrica costaron cerca de tres millones; los túneles, más de cinco millones y medio y los accesorios diversos, medio millón de pesetas. En cifras exactas, el establecimiento de plataforma supuso una inversión de 14.217.070 pesetas.

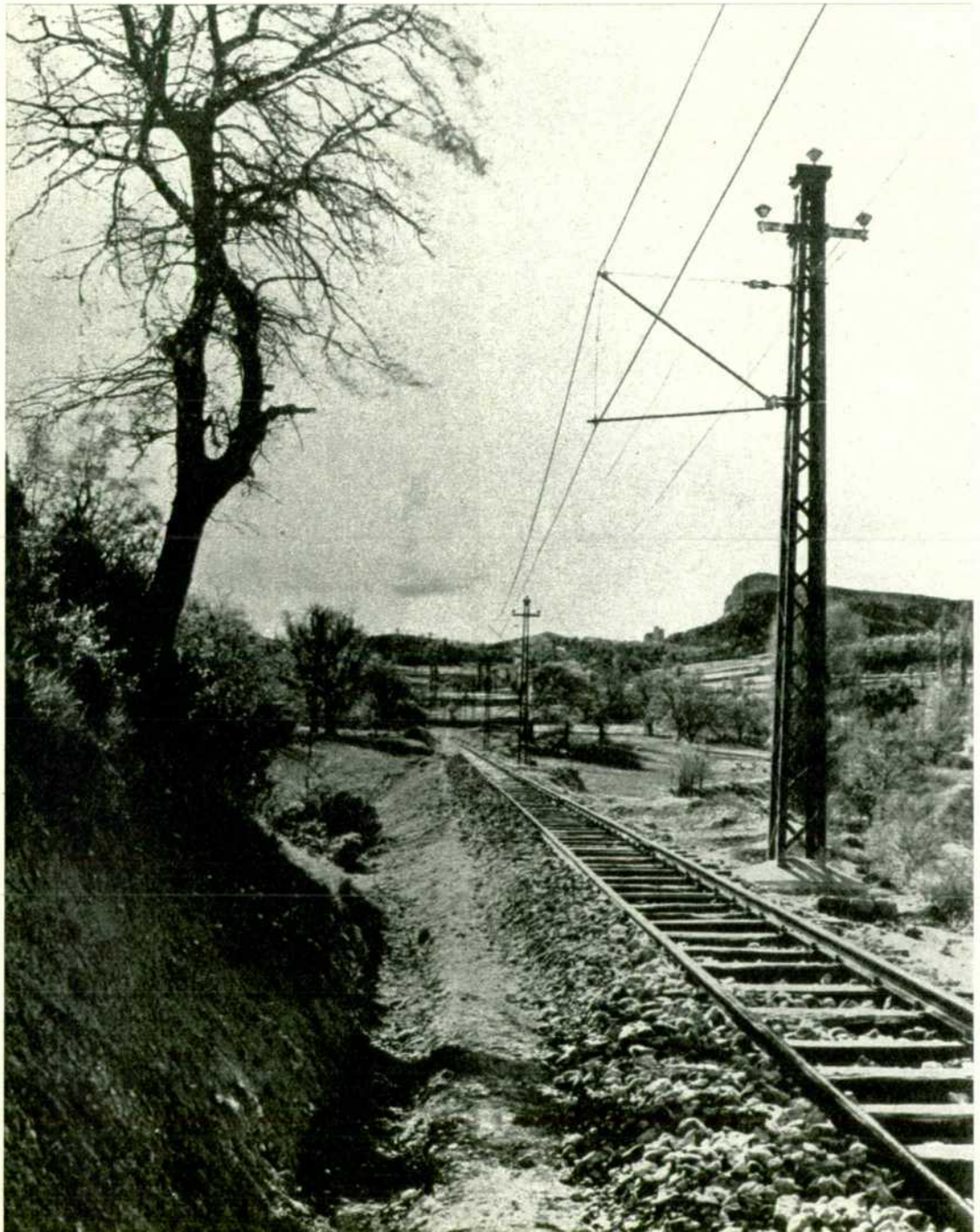
EL FERROCARRIL LEVANTO UNA ERMITA

El primer y más importante grupo de edificios construido en este ferrocarril eléctrico, lo constituían las diecisiete estaciones del trayecto y los diez locales destinados a almacenes, apeaderos y viviendas, que tenían, entre todos, cabida para setenta y cinco familias de empleados. En el segundo grupo se incluían los edificios de las tres subestaciones de transformación, los andenes, muelles descubiertos y cubiertos, cocheras y depósitos de motores y una ermita que hubo de construirse en Ancín (por ocuparse la antigua). La llamada Casa del Túnel tenía diez viviendas más. En total, había alojamientos para ochenta y cinco familias de empleados, seis lugares para cierre de motores y cocheras con capacidad para doce unidades de tipo grande con cuatro ejes. En Olárizu se disponía, además, de varias vías para el trasbordo directo de vagón de vía ancha a vagón de vía métrica.



Furgón automotor eléctrico.

Líneas aéreas: poste de anclaje.



Instalaciones y construcción de estaciones y casillas supusieron para la Junta un desembolso próximo a los dos millones de pesetas.

En cuanto al material móvil que se usó inicialmente en el ferrocarril Estella-Vitoria, diremos que estaba integrado por nueve automotores eléctricos, un automotor de gasolina y una locomotora (esta última se usó durante el período de construcción de la vía y en la inauguración provisional, en septiembre de 1927); cuatro coches mixtos de primera y tercera clase y cuatro mixtos de tercera y furgón, con departamento tocador, y setenta y tres vagones y cinco furgones que sustituyeron a otros veintiséis vagones alquilados empleados, igualmente, en los trabajos previos. El importe de todo este material fue de 2.800.000 pesetas.

Al cierre de las cuentas, las expropiaciones realizadas para el tendido del ferrocarril supusieron algo menos del medio millón de pesetas. Sumados a estos gastos los relativos a servicios de teléfonos y otros varios, la línea férrea Estella-Vitoria costó más de treinta y dos millones de pesetas. Las obras habían durado once años, es decir, de 1920 a 1931 (a pesar de inaugurarse la línea antes de que éstas hubieran acabado y se iniciara la explotación).

El 21 de diciembre de 1929 se inauguró la tracción eléctrica, y ese mismo día, en medio de una imponente nevada, se realizó el primer viaje con carácter oficial. El tren partió a media mañana de Vitoria-Norte con las autoridades alavesas. En la estación de Zúñiga se les unieron las navarras. A las dos horas se llegó, por fin, a Egea, cuyo Ayuntamiento y numerosos vecinos concentrados acogieron la aparición del tren con aplausos. ■ **CARLOS ARA**