

“Vasco-Navarro” (Lizarraga-Gasteiz-Bergara) trenbidearen desagerpena: 1966-1968

(Lizarraga-Gasteiz-Bergara “Vasco-Navarro” Railway removal: 1966-1968)

Suso Espadas, Iñaki

Alloko Liburutegi Publikoa. Foruen plaza, 7. 31262 Allo
inakikis@yahoo.es

BIBLID [1136-6834 (2012), 38; 1033-1054]

Jaso: 15.12.1999
Onartu: 18.07.2012

1968. urtean, Lizarraga, Gasteiz eta Bergara arteko Vasco-Navarro trenbidea ezabatu egin zenean, ia mende bateko historia, eta istorioa ere, itxi ziren. Trenbide honen eraikuntza oso neketsua izan zen, jatorrizko proiektua, 1882an aukeztua, ez baitzen burutu 1929. urte arte, Lizarraga eta Gasteiz arteko adarra eraiki zenean (Gasteiz eta Bergarako Mekolalde hauzoa artekoa hamar urte lehenago bukatu egin zen, 1919an hain zuzen ere). Baina bere ezabapena ere nahikoa korapilatsua izan zen, Estatuak emandako agindua (trenbidea ez omen zen errentagarria, ekonomi aldetik behintzat) Arabako, Gipuzkoako eta Nafarroako Foru Aldundiek oso erraz bete zuten, errezegegi agian.

Giltza-Hitzak: Trenbideak. Historia. Araba. Gipuzkoa. Nafarroa.

Cuando el año 1968 se suprimió el Ferrocarril Vasco-Navarro entre Estella, Vitoria-Gasteiz y Bergara, se cerró casi un siglo de historia y de historias. El trazado de este ferrocarril resultó muy costoso, ya que el proyecto original, presentado en 1882, no fue finalizado sino en 1929, cuando se construyó el tramo entre Estella y Vitoria-Gasteiz (el correspondiente al tramo entre Vitoria-Gasteiz y el barrio Mekolalde de Bergara había sido llevado a cabo diez años antes, es decir, en 1919). Pero también su supresión resultó bastante complicada; las Diputaciones Forales de Álava, Gipuzkoa y Navarra cumplieron fácilmente, con demasiada facilidad quizás, la orden dada por el Estado (parece que el ferrocarril no era rentable, desde el punto de vista económico al menos).

Palabras Clave: Ferrocarriles. Historia. Álava. Gipuzkoa. Navarra.

En 1968, le démantèlement de la voie ferrée du train Vasco-Navarro reliant Estella, Vitoria-Gasteiz et Bergara a marqué la fin de près d'un siècle d'Histoire et d'anecdotes. La construction de cette voie se révéla très laborieuse puisque le projet présenté en 1882 n'aboutit qu'en 1929, avec l'inauguration finale de la branche unissant Estella et Vitoria-Gasteiz. Pour sa part, la branche entre Vitoria et le quartier Mekolalde de Bergara avait été achevée dix ans plus tôt, en 1919 précisément. Mais son démantèlement fut également délicat, puisque l'ordre émanant du Gouvernement espagnol (la voie n'étant paraît-il pas rentable, d'un point de vue strictement économique du moins) fut exécuté par les députations d'Alava, de Gipuzkoa et de Navarre en en tour de main, avec un excès de zèle, pourrait-on dire.

Mots-Clés: Voie ferrée. Histoire. Álava. Gipuzkoa. Navarre.

1. VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN HISTORIA

1.1. Hasierak

1881an, Juan José eta Joaquín Herrán aurrean trenbide baten proiektua aurkeztu zuten Susperketa Ministeritzan. Honek zioenez, Lizarratik abiatu eta Gasteiztik pasatu ondoren, Durangorantz ailegatzekoa zen, metro bateko burnibidea erabiliz. 1882an Herrándarrek plazaratu zuten liburuskana¹ agertzen zenez, Bilboko portuari produktu desberdinak hurbiltzea izan zen trenbidea eraikitzeko arrazoi nagusia, Deba Garaiko industri ekoizpena eta Nafarroako nekazal ekoizpena kasu.

Proiektua Estatu aurrean aurkezteko, Korteetarako Arabako eta Nafarroako diputatu guztiek dokumentu bat sinatu zuten, trenbidearen garrantzitasuna defendatuz.

Art. 1º Se autoriza a los Sres. D. Wenceslao Martínez y Aguereta y D. Joaquin Herran Ureta (...), para construir y explotar (sic), sin subvención del Estado, un camino de hierro de vía económica o estrecha y tracción a vapor, que partiendo de la Ciudad de Estella con un ramal de Arróniz a Lerín y pasando por Vitoria termine en Durango (...)

Palacio del Congreso 20 de Noviembre de 1881

Fructuoso de Miguel = Aureliano Suárez Rivas = S. Moret = Francisco Rodríguez del Rey = Mariano Arrondo = Ramón M. Badaran = José M. Urzainqui.²

Korteetako Susperketa Komisio aurrean eztabaidatua izan ondoren, Gobernuak proiektua onartu zuen 1882ko maiatzaren 12an, eta azkeneko lege baten bidez argitaratua izan zen³.

Eraikitzeko lizentzia lortu ondoren, Herrán anaiak beharrezkoak ziren inbertitzaileen bila hasi ziren Hego Euskal Herrian, pribatuak (konpainiaren akzioak salduz), baita publikoak ere (foru aldundiak, udalak, etabar), zenbait dirulaguntza eskatuz⁴. Hala ere, lortutako diru koporia ez zen handia izan, eta Herrándarrak beste Europako lurraldetako inbertitzaile pribaturen bila hasi ziren. Azkeneko, Ingalaterrako talde batekin kontaktatu zuten (haien artean, Artolako José eta Jorge bankari donostiarrak), eta 1886an Lizarra-Gasteiz-Durango trenbidea eraikitzeko konpainia bat sortu zuten, "The Anglo-Vasco-Navarro Railway Limited Company" izenekoa.

1. *Ferro-carril económico de Estella a Durango por Vitoria y ramal de Arróniz a Lerín*, 1882.

2. Archivo General de la Administración (A.G.A.), Herrilan Saila, kutxa 22375.

3. 1882ko ekainaren 9ko Legea, 1882ko ekainaren 13ko *Madrilgo* Gazetan, 164 zbk., 769 orr.

4. Adibidez, Bergarako udalak 75.000 hogereko ditulaguntza eman zion trenbidearen konpainiari, 1883ko irailaren 21ko gutunean agertzen denez. Bergarako Udal Agiritegia, D-15 fondo, C/100-03 signatura.

Lanak 1887ko urtarrilaren 20an Gasteizen hasi ziren, Durangoraino ailegatzeko asmoz, eta 1889ko otsailaren 13an Leintz-Gatzagarainoko zatia inauguratu zen (18'400 km.). Hurrengo urteetan, nahiz eta bidea Eskoriatzaraino eramateko lanak oso aurreratuak egon, konpainiaren egoera ekonomikoa benetan txarra bihurtu zen (hasierako balantze ekonomikoa oso ezkorrak izan ziren), eta azkeneko porrot egin zuen; 1897ko maiatzaren 2an langileek lan egiteari utzi zioten, haien soldadak jasotzen ez zutelako, eta konpainiak zerbitzua abandonatu zuen: bi luzamendu izan arren⁵, ezin izan zuen emakida bete.

Une horretan Estatuak trenbidea hartu zuen bere kargu, eta Susperketa Ministeritzak zerbitzuarekin jarraitu zuen, konpainiak utzitako material mugikorra bahitu ondoren. 1903an emakida beste arduradun bati emateko enkante publikoak egin ziren, baina ez zen inor agertu, eta Estatuaren eskuetara pasa zen behin betiko. Horrela, Estatuak trenbidea amaitu behar zuen derrigorrez, baina data finkorik jarri gabe:

La medida, aun cuando – sin plazo – aseguraba la construcción del ferrocarril por el Estado, no provocó el entusiasmo entre los vitorianos. La Dirección General de Ferrocarril lo había explotado durante seis años, tras los cuales poco o nada había mejorado su estado.⁶

1.2. Proiektua, Estatuaren eskuetan

Estatuak aurrera eraman zuen proiektua ez zen Herrándarrek prestatu zutena, oso aldatuta zegoen beste bat baizik, bere bi adarretan. Alde batetik, 1889ko abuztuaren 26an Durangotik Zumarragaraino ailegatzeko trenbidea amaitu zen⁷, eta Estatuak Anglo-Vasco-Navarro trenbideari beste amaiera puntua ematea erabaki zuen; hau da, Durangoraino joan ordez, Bergara izan behar zuen helmuga, Mekolalde auzoan.

Beste aldetik, Gasteiz eta Lizarra arteko bidearte oso berrikusia izan zen⁸; jatorrizko proiektuak ez zuen Ega ibaia aldamera zeharkatzen, aurrekontua eta bidea horrela handituz. Baina burnibidea ibai aldamentetik eramatea posiblea zen, eta merkeago gainera. Gainera, Arronitz eta Lerin arteko adarraren eraikuntza abandonatu zen, eta hasierako 65.449 metroak askoz gutxitu ziren, 29.643 metrora hain zuzen ere⁹.

5. 1891ko uztailaren 16ko Legea, lehenengo luzamendu ematen zuena, 1891ko uztailaren 18ko *Madridgo Gazeta* aldizkarian argitaratua, 199 zbk., 207 orr. Bigarren luzamendua 1894ko uztailaren 6ko Legea izan zen, 1894ko uztailaren 7ko *Madridgo Gazeta* agertua, 188 zbk., 104 orr.

6. SANZ LEGARISTI, 64 orr.

7. GUERRICABEITIA, 25 orr.

8. AGUINAGA, 4-6 orr.

9. AGUINAGA, 15 orr.

Dena den, trenbidearen eraikuntza betetzeko 1910. hamarkada arte itxaron behar izan zuten interesatuta zeuden herriek eta foru aldundiek. Horrela, Eduardo Dato, Arabako diputatua zena, Estatuako Gobernuaren lehendakaria hautatu zuten Korteetan, eta Arabari laguntza ematen hasi zen, batez ere trenbidearen eraikuntza bultzatuz.

Azkeneko, Estatuak bere kabuz eraikitzea erabaki zuen, oso arrazoi nagusia-gatik; Munduko I. Gerra zela medio, ekonomiak oso kalte handiak jasotzen zituen, eta langile asko langabezia geratzen ari ziren. Gobernuak, orduan, herri-lan sektorea bultzatzea erabaki zuen, langile askori lana ematea ia bide bakarra baitzen¹⁰. Arabako, Gipuzkoako eta Nafarroako Foru Aldundiek Susperketa Ministeritzarekin negoziatu ondoren akordio bat sinatu zuten; kuporen bidez eraikiko zen trenbidea. Horrela, aldundiek eta zeharkatutako herriek trenbidearen eraikuntzarako dirua aurreratu beharko ziotela batza koordinatzaile bati, eraikuntzaren arduraduna zena, eta lanak amaitu ondoren diru hura Estatuak itzuli beharko zien Aldundiei.

Denok ados, lanak berehala hasi ziren, eta Gasteiz eta Mekolalde arteko adarra zati desberdinetan bukatu zen 1919ko irailaren 3an, bidearte osoa inauguratu zen. Hurrengo pausua izan zen trenbidea Oñati eramatea San Prudentziotik, Arrasate ondoko auzoa, zazpi kilometroko adarra eraikiz (1923ko irailaren 30an inauguratua). Lan hau amaitu ondoren, Gasteiz eta Lizorra arteko bideartearen eraikuntza hasi zen, beharrezkoa zen legea eman ondoren¹¹. Lanak poliki-poliki abiatu ziren, hariterian zenbait aldaketa egitea erabaki zuen ingeniari arduradunak, Alejandro Mendizabalek:

Además de modificar el origen, se ha cambiado totalmente los cinco primeros kilómetros, desarrollando la traza por la orilla derecha del río Ega en vez de por la izquierda, con lo que hemos evitado un puente sobre el río de las Améscoas y sobre dos ramas de la carretera principal, y más adelante un túnel de alguna consideración.¹²

Azkeneko, 1927ko irailaren 23an inaugurazio ofiziala izan zen. Horretarako, Miguel Primo de Rivera, gobernu-burua zena eta Lizarrako markes titulua zuena, lehengo bidaia egín zuen Gasteiztik Lizarraraino. Amaitzeko, elektrizatzen lanak bukatu ondoren, 1929ko abenduaren 29an inauguratu zen zerbitzu elektrikoa. Lan hauekin, trenbidearen eraikuntza 35 milioi pezetakoa izan zen¹³. Fakturan bidaiariaren eta merkantziaren garrariorako zortzi automotor elektriko sartu ziren,

10. *Ferrocarril de Vitoria a Los Mártires. Inauguración al servicio público del último trozo, Mon-dragón a Los Mártires, el 3 de Septiembre de 1919, [1920].*

11. 1920ko martxoaren 5eko Legea, 1920ko martxoaren 6ko *Madridgo Gazetan*, 66 zbk., 858-859 orr.

12. MENDIZABAL, Alejandro, *Memoria sobre ... en 31 de Diciembre de 1921*, 12 orr.

13. MENDIZABAL, Alejandro, *Memoria sobre ... en 31 de Diciembre de 1928*, 54 orr., 35.925.689'77 pezeta.

eta zortzi bidaiarien garraiorako bagoiak, Zaragozako Carde eta Eskorizan eginak, 1928an¹⁴.

2. TRENBIDEA, EZABATU ARTE (1929-1967)

2.1. Trenbidearen zerbitzua

Lan guztiak amaituta, 200.000 pertsona baino gehiagok erabiltzen zuen trenbidea bere 141 kilometroetan, haien arteko erlazioak indartuz. Guztira, 37 geltoki eta geraleku zeunden, baina oraindik beste bi kilometroko adarra inauguratu zen Araban, Andollu herritik Estibalitz Sandutegiraino. 1948ko maiatzaren 2an izan zen.

Gasteiz eta Mekolalde arteko bidearteak ere elektrizatzen lanak jaso zituen, 1938ko otsailaren 20an amaituak¹⁵, eta zerbitzu berri horiei aurre egiteko, material desberdina erosi zen. Adibidez, beste zazpi automotor berriak erostea erabaki zuen trenbidearen zuzendaritzak, eta haiekin batera beste 15 bidaiarien garraiorako auto, parke mugikorra betetzeko. Urte horretatik aurrera, trenbidearen ordezkariak ez zuten erosi beste material mugikorrik 1960. urte arte, Herrilan Ministeritzatik ateratako plan baten bidez beste bost automotor elektriko, haien bidaiarien atoi unitaterekin, erosi zirenean (Sestaon egin zituen Sociedad Española de Construcción Naval enpresak¹⁶).

Orokorrean, Gasteiz eta Bergara arteko bidearteak oso bizitza ekonomikoa aktiboa zuen, alde horretako industri ekoizpena oso garrantzitsua baitzen. Ez dugu ahaztu behar Deba Garaiko eskualdean oso enpresak indartsuak kokatzen zirela, Bergarako Labe Garaiak, eta Arrasateko Unión Cerrajera, esaterako. Beste aldetik, Lizarrako bidearteak ere nahikoa erabilia zen, baina kasu horretan Arabako eta Lizarraldeko nekazal ekoizpenak ziren trenbidearen erabiltzaile nagusiak (laboreak, erremolatxa, tabakoa jarri berria, etabar), baita eraikuntzarako gaiak ere (Atauriko asfalto harrobia eta Laminoriako hondar harrobia, hain zuzen ere).

El tramo de Escoriz a Vergara, con Oñate incluido, se caracteriza por su floreciente industria creada al amparo del ferrocarril (...), tanto de productos relacionados con la siderurgia como de las del ramo textil.

En Vitoria el tráfico es de verdadera importancia, como corresponde a su próspera vida comercial, industrial y agrícola.

La sección de Estella, además del movimiento proporcionado por la Merindad estellesa, cuenta con varias fábricas de harinas, otras de asfaltos y la riqueza agrícola, cuya base son los cultivos de remolacha y patatas.¹⁷

14. OLAIZOLA ELORDI, Juan José, "La tracción eléctrica en el Ferrocarril Vasco-Navarro", ASVA-FER aldizkarian, 39. zbk (1997ko urt.-apr.), 19 orr., Valladolid.

15. *Memoria relativa al periodo 18 Julio 1936 – 30 Junio 1941*, 71 orr.

16. OLAIZOLA ELORDI, 19 orr..

17. *Memoria que presenta el Ingeniero ...relativa al año 1943*, 43 orr.

Hala ere, trenbidea ez zen batere errentagarria 1950. hamarkadan, iturriek diotenez. Egia da 1936 eta 1945 artean balantzeak positiboak izan zirela (trenbideak dirua irabazi zuen), baina 1946ko memorian mentsa agertu zen¹⁸. Urte horretatik aurrera, beti egon zen ments, gero eta handiagoa gainera. Adibidez, 1951. urtean 1.395.804'80 pezetakoa zen, eta 1960an 8.308.582'54 pezetakoa.

Baina okerrera iristear zegoen 1960. hamarkadan. Mentsak erabateko gehikuntza izan zuen urte horietan, eta 1961ean 7.735.943'78 pezetakoa bazen ere, hurrengo urtean hamaika milioi baino gehiagokoa zen, eta 1963an 16.422.909'14 pezetakoa, hain zuzen ere. Azkeneko, 1965ean mentsa handiena izan zen, 23 milioi baino gehiagokoa (23.507.741'43 pezetakoa, hain zuzen ere), eta hurrengo urteetan txikitu zen, hamabost milioi arte 1967. urtean.

2.2. Ments ekonomikoaren zenbait kausa

1940. hamarkadan, balantze ekonomikoa positiboa izan zen, nahiz eta trenbidea zenbait arazo tekniko izan guda zibila amaitu zenean (oso parke mugikorra eskasa, batez ere bidaiarien garraiorako kotxeak):

En cuanto al servicio de viajeros, por una parte la escasez de material motor y remolque obliga a efectuar los servicios con lentitud, lo que contraría a los usuarios y limita el número de viajeros, y por otra parte, es imposible establecer las circulaciones que según estudios practicados son necesarias, y con las que por lo menos se duplicaría el número de viajeros y el recorrido medio que efectuarían.¹⁹

Horrela, ments ekonomikoa 1946an agertu zen, 162.930'98 pezetakoa hain zuzen ere²⁰ (aurreko urtean, 1945an, superavita 118.543'78 pezetakoa izan zen²¹), eta 1947an trenbideak 825.551'58 pezeta galdu zituen, Trenbideetako Langileen Estatutua indarrean sartu ondoren:

Este resultado, en su mayoría, obedece al aumento considerable de la nómina del personal por horas extraordinarias, salidas y horas en trenes (...), ya que en la actualidad con la plantilla existente es del todo punto imposible asegurar los servicios sin salirse de la jornada legal.²²

Geroago, 1950. urtean, beste arazo garrantzitsua agertu zen, Vasco-Navarroren bizitzan oso erabakiorra izan zena; errepide bidezko garraioarekin izandako burruka:

18 Memoria que presenta el Ingeniero ... relativa al año 1946, 22 orr.

19. Memoria relativa al periodo 1.º Julio 1941 – 31 Dicbre. 1942, 70 orr.

20. Memoria ... relativa al año 1946, 17 orr.

21. Memoria ... relativa al año 1945, 24 orr.

22. Memoria que presenta el Ingeniero ...relativa al año 1947, 13 orr.

La elevación de las tarifas, que tuvo lugar en 1º de abril de 1950, repercutió en el tráfico, provocando un descenso en el número total de viajeros, acentuando el que se inició en la anterior elevación de tarifas, que tuvo lugar en noviembre de 1948 (...)

Influye notablemente en este descenso el transporte por carretera, que cada vez cuenta con más unidades de transporte y una mejor organización de sus servicios.²³

Errepide bidezko garraioan zegoen urtero gehitzen zen mentsaren zergatia, batez ere zenbait merkantzi bereziak eramateko unean. Gainera, Gasteiz eta Lizarra arteko bideartean, zerbitzuak zenbait arazo zuen, parke mugikorraren zahartasuna edo bidaietako abiadura eskasa, kasu. 1951ean, zerbitzuaren erabilera eskasa onartzen zen:

La causa principal de la detención de este tráfico [*de viajeros*] es el aumento de la competencia por carretera (...)

El creciente aumento que se observa en los transportes por carretera hace temer que sea difícil la recuperación del tráfico de Gran velocidad que en estos últimos años se ha ido perdiendo, y hacia esa misma ruta se desvían algunos transportes de Pequeña velocidad.²⁴

Hortik aurrera trenbidearen memoriek gero eta datu gutxiago dute, bakarrik aipatzen baitira gastuak eta diru-sarrerak, hauen zergatia azaldu gabe. Orokorrean, 1952. urtetik aurrera bidaiarien eta merkantzien garraiotako sarrerak gero eta eskasagoak izan ziren. Beste aldetik, gastuak urtero gehitzen ziren, eta horrela ere ments ekonomikoa. 1960. urtean mentsa 8.308.582'54 pezetakoa izan zen²⁵. Datu hauek ikusi ondoren, 1949 eta 1960 artean, trenbidearen mentsa sei milioi eta erdi handitu zela esan daiteke, urtero 555.976'43 pezetako batezbesteko gehikuntzarekin.

Nahiz eta 1961. urtean mentsa zertxobait gutxitu, batez ere bidaiarien garraioko atala garrantzitsuago izan zelako, hurrengo urterako berriz handitu zen, 11.283.364'08 pezetaraino ailegatuz²⁶. 1965an, 23 milioi baino gehiagokoa izan zen²⁷.

Arazo hauek konpontzeko trenbidearen zerbitzuan aldaketa batzuk egin ziren, eta 1966an mentsa askoz gutxitu zen, 17 milioi arte gutxi gora behera²⁸, batez ere gastuak txikiagoak izan baitziren (1965ean 40 miliokoak eta 1966an ia 34 milioikoak). Azkeneko, 1967. urtean, mentsa gutxitu zen berriz, 15.547.449

23. *Memoria que presenta el Ingeniero ...relativa al año 1950*, 16-17 orr.

24. *Memoria que presenta el Ingeniero ... relativa al año 1951*, 17 orr.

25. *Balance y cuenta de explotación. Memoria del ejercicio 1960*, Madril, E.F.E., 1961.

26. *Balance y cuenta de explotación. Memoria del ejercicio 1962*, Madril, E.F.E., 1963, 21 orr.

27. *Memoria anual de FEVE*. 1965, 51 orrialdean 23.507.742 pezetako mentsa agertzen da.

28. *Memoria anual de FEVE*. 196656 orr., 17.141.551 pezetako mentsa.

pezetakoa hain zuzen ere²⁹, gastuak gero eta txikiagoak izaten baitziren. Baina trenbidea ixteko erabakia ia hartuta zegoen, Ministrariaren Kontseilu aldetik.

2.3. Ferrocarriles de Vía Estrecharen errentagarritasun ekonomikoaren ikerketa (1966ko urtarilekoa)

1962an, Banku Mundialak Estatuko ekonomiari buruzko txosten bat plazaratu zuen³⁰. Bertan, Garraio Publikoari buruz luze mintzatzen zen, batez ere trenbideri buruz:

Especial mención ha de hacerse de las recomendaciones en materia de transporte, que implicaba una mayor autonomía de los entes gestores (R.E.N.F.E., Junta de puertos, etc.), revisión de las líneas de ferrocarril en funcionamiento, y cuya puesta en práctica condicionó los créditos que el propio Banco Mundial concedió posteriormente para la modernización del ferrocarril...³¹

Txosten hau ezagutu ondoren, Herrilan Ministeritzak trenbideei buruzko txosten ezberdinak prestatzeko agindu zuen, errentagarritasun ekonomikoa ezagutzeko asmoz. Bere aldetik, *Ferrocarriles de Vía Estrecha* erakundeak trenbide estuak ikertu zituen, eta 1966an txosten ekonomiko bat argitaratu zuen, hiru alde desberdinetan zatituta:

- a) Trenbide estuei buruz, zenbait atal azpimarratzen, historia eta egungo arazoak (errepide bidezko garraioaren konpetentzia, etabar), kasu.
- b) Txostenaren zergatia: Estatuak dituen trenbideak aztertzeo nahia, errentagarriak ez direnak ezabatzeko asmoz.
- c) Hogeitalau trenbide estuei buruzko txosten ekonomikoa.

Hirugarren zati honetan, Vasco-Navarro trenbideari buruz zera agertzen da:

Este ferrocarril está compuesto por las líneas de Vitoria-Estella y Vitoria-Mecolalde, ambas electrificadas, de ancho métrico, con una longitud de 71 y 60 km. respectivamente (...)

La zona recorrida por la línea de Estella es eminentemente agrícola y, aunque la ciudad de Estella es de relativa importancia demográfica, la corriente de tráfico se dirige principalmente a Pamplona.

La línea de Vitoria a Mecolalde discurre en su trayecto final por la zona industrial guipuzcoana de Arechavaleta, Mondragón y Vergara.

29. *Memoria anual de FEVE*. 1967, 52 or.

30. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, *El desarrollo económico en España*, Madril, 1962. Aipatuta BIESCAS, J.A., "Estructura y coyuntura económicas" TUNÓN DE LARA, M., *España bajo la dictadura franquista (1939-1975)* liburuan, Bartzelona, Labor, 1980, 95-98 orr.

31. *Ibidem*, 97 orr.

El estado de la vía y del material rodante no es bueno en ninguna de las dos líneas.³²

Trenbidearen aukerak aztertu ondoren, irtenbide bakarra proposatzen da:

Procede cerrar al tráfico el ferrocarril Vasco-Navarro y levantar sus líneas – suprimiendo por lo tanto la inversión prevista en el Plan de Modernización – excepto el tramo entre Escoriaza y Mecolalde que, según se propone en el Informe Técnico, podría agregarse a los Ferrocarriles Vascongados (...)

Antes de ejecutar esta decisión debe ofrecerse a las Diputaciones y entidades interesadas la solución de no llevarla a efecto si aportan las cantidades necesarias para enjugar los déficits...³³

3. TRENBIDEAREN EZABATZEAREN BERRIAK

Zurumurrak 1966an zabaldu ziren, batez ere F.E.V.E.-ren lehen aipatutako txostena ezagutu zenean. Martxoaren 20an, *El Pensamiento Navarro* egunkarian, “Estella: el ferrocarril Vasco-Navarro desaparece” izeneko artikulua agertu zen³⁴. Trenbidearen historia aztertu ondoren, zerbitsua errentagarria zela frogatzen saiatzen zen, 1940. hamarkadako datu ekonomikoak erabiliz, balantzea positiboa izan baitzen:

Tal vez no se hayan tomado las medidas necesarias para llegar a esta situación, y algunos cambios en los horarios de trenes adoptados a finales del año pasado han sido verdaderamente negativos y que creemos no han servido más que para agravar la situación.

Artikulua agertu ondoren, trenbidearen aldeko mugimendu bat zabaldu zen, batez ere Gasteiz eta Lizarran. Adibidez, Arabako *La Gaceta del Norte* eta *El Pensamiento Alavés* egunkariak zenbait artikulua argitaratu zuten 1966ko apirilean, trenbidearen zerbitzua eta errentagarritasun soziala defendatuz. Beste aldetik, Maeztuko udalak trenbidea ez ezabatzeko nahia azaldu zion Arabako gobernu zibilarri:

[...] el Ayuntamiento en Pleno acuerda por UNANIMIDAD que, ante las noticias divulgadas en la prensa y emisoras de radio regionales sobre un posible cierre de la línea férrea Estella-Vitoria del ferrocarril Vasco-Navarro, debemos hacer constar aquí nuestra preocupación considerando la improcedencia de tal cierre ya que se produciría un grave quebranto para la economía de esta Comarca. Los perjuicios sociales y económicos serían irreparables [...] ³⁵

32. *Estudio económico de las líneas dependientes de Ferrocarriles de Vía Estrecha (F.E.V.E.)*, 80 orr.

33. *Estudio económico...*, 86 orr.

34. “Estella: el F.C. Vasco-Navarro desaparece”, *El Pensamiento Navarro* egunkaria, 1966ko martxoaren 20an, 6 orr.

35. Maeztuko udalak Arabako gobernu zibilarri bidalitako gutuna, 1966ko apirilaren 5ean. Arabako Lurralde Historikoaren Agiritgia (A.L.H.A.), DAI C 12079-8 signatura.

Arabako Foru Aldundiak berehala erantzun zion Maestuko udalari:

[...] en relación con el asunto de la posible supresión del Ferrocarril Vasco-Navarro, Vitoria-Estella, me complace informar a V.E. que la Diputación está muy interesada en este asunto y con la mayor rapidez va a ponerse en contacto con la de Navarra, a fin de hacer las gestiones necesarias para que no se lleve a efecto la supresión proyectada.³⁶

3.1. Lizarrako asanblada (1966ko apirilaren 10ean)

Lizarran, apirilaren 10ean, berrogei bat arabar, gipuzkoar eta nafar udal bildu ziren, "Vasco-Navarro trenbidearen aldeko Asanblada" deitutako plataforma osatuz. Haien helburu nagusia trenbideak eskaintzen zuen zerbitzua mantentzea zen:

[...] se estima necesario solicitar de la Superioridad, exponiendo nuestra incertidumbre, el que no se lleve a efecto la supresión de este servicio público de transporte que tanto afectaría desde el punto de vista económico, familiar, agrícola, industrial, etc., en el normal desarrollo de toda esta amplia zona.³⁷

Asanbladaren Bergara, Kanpetzu, Mendaza, Zufia, Zuñiga, Korres, Lanako harana, Erroeta, Antoñana, Orbiso, Metauten, Antzin, Arraia, Maeztu, Murieta, Mendilibarri, Azedo, Zikujano, Arbeiza, Zubielki, Apiñaniz, Iruraitz-Gauna, Legaria, Birgara, Buxanda, Trokonitz, Oteo, Atauri, Mekolalde eta Duranako alkate eta ordezkari bildu ziren. Arabako Kanpetzuko udalaren kasuan, trenbidearen aldeko arrazoiak batez ere ekonomikoak eta sozialak ziren:

1. El ferrocarril, como servicio público cumple su misión en este Municipio ayudando grandemente a la economía del mismo.
2. El ferrocarril cumple una misión social, ya que en el mismo se trasladan a trabajar los obreros de esta localidad a sus puestos respectivos, por carecer este Municipio de trabajo idóneo.
3. Zonalmente cumple con un gran cometido y es el traslado de nuestros hijos a centros docentes de enseñanza para hacerse hombres capaces de servir dignamente a la Patria.³⁸

Beste aldetik, Murietako udal nafarrak arrazoi antzekoak aipatzen zuen:

[...] corre el rumor de que se va a cerrar o clusurar próximamente el Ferrocarril Vasco-Navarro, que pasa por este pueblo, lo que, de llevarse a efecto, ocasionaría un

36. Arabako Foru Aldundiak Arabako gobernu zibilari bidalitako gutuna, 1966ko apirilaren 14an A.L.H.A., DAI C 12079-8 signatura.

37. *Acta de la Asamblea en defensa del ferrocarril Vasco-Navarro*, Lizarra, 1966ko apirilaren 10ean, 1 orr. Gasteizko Udal Agiritegia (G.U.A.), 02/16/26 signatura.

38. Kanpetzuko Udal Agiritegia, 1966ko Udal Akta Liburua, 8 orr..

gravísimo perjuicio a este pueblo, a todos los enclavados en la línea del Ferrocarril y a muchísimos otros a que alcanza su beneficiosa influencia, de Navarra y de Álava, ya que gracias a él, todos los días pueden desplazarse de estos pueblos a dichas ciudades, por tarifas muy económicas, numerosos jóvenes para cursar estudios y muchos obreros a las fábricas, que de otra forma no podrían hacerlo, cumpliendo por tanto un excelente servicio social, por lo que procede se realicen cuantas gestiones sean necesarias para obtener que no llegue a cerrarse este Ferrocarril.³⁹

Asanblada bukatzeko, joan ziren alkate eta ordezkari guztiek trenbidearen aldeko dokumentu bat sinatu zuten:

[...] el rumor de la desaparición del ferrocarril, puede ser debido a la supresión de varios ferrocarriles de vía estrecha, pero ello no supone que hayan de eliminarse todos los ferrocarriles que no sean del ancho normal, máxime si se tiene en cuenta que el Estella-Vitoria-Mecolalde se halla enclavado en una zona agrícola e industrial de máxima importancia, y la supresión del mismo supondría un atentado grave a estas riquezas de las que depende un gran número de habitantes.⁴⁰

3.2. Asanbladaren ondorengo erreakzioak

Asanbladaren berri izan ondoren, Nafarroako Foru Aldundia trenbidearen alde kokatu zen, Lizarran elkartutakoei laguntza eskainiz:

Esta Diputación ha conocido, en la sesión del día de la fecha, el contenido de la asamblea celebrada, el día 10 del mes en curso, en Estella, en orden al ferrocarril de vía estrecha Estella-Vitoria, así como las finalidades y deseos expresados en la asamblea.

Y estimando necesario de que el ferrocarril citado siga funcionando normalmente, en beneficio de los intereses generales de Álava y Navarra [...] cuya desaparición supondría y sensible problema y notorios perjuicios de toda clase para las localidades afectadas por su recorrido, máxime en estos momentos en los que se ha iniciado un desarrollo industrial que ha de ir en aumento,

SE ACUERDA: [...] Declarar que esta Diputación apoya decididamente los deseos expuestos en la asamblea aludida al principio en el sentido de que subsista el ferrocarril Estella-Vitoria, con su prolongación Vitoria-Mecolalde, hallándose dispuesta, en principio, a este efecto, a practicar las actuaciones y nefociaciones que sean convenientes con la R.E.N.F.E. a fin de lograr el propósito indicado.⁴¹

Bere aldetik, Arabako Foru Aldundia trenbidearen zerbitzuaren gordetzearen alde kokatu zen, asanbladaren berri izan ondoren:

Considerando de todo punto necesario e imprescindible que el precitado ferrocarril continúe funcionando [...], esta Diputación acuerda apoyar decididamente los

39. Murietakoko Udal Agiritegia, 1966ko Udal Akta Liburua, 31 orr..

40. *Acta de la Asamblea...*, 1-2 orr..

41. Lizarrako Udal Agiritegia (L.U.A.), 3218 kutxa. Nafarroako Foru Aldundiak Lizarrako Udalari 1966ko apirilaren 15ean bidalitako gutuna.

deseos expuestos en aquella asamblea para que subsista dicho ferrocarril, para lo cual el Excmo. Presidente de la Diputación en nombre de la misma, se dirigirá oficialmente al Excmo. Ministro de Obras Públicas y al Director de los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha.⁴²

Eta halaxe egin zuen Arabako lehendakariak, lehen aipatutako gutunak bidaliz. Honako hauek ez ditugu ezagutzen, baina bai, ordea, erantzunak. F.E.V.E.-ren Juan Sánchez Cortés zuzendariak, 1966ko maiatzaren 2ko gutun baten bidez, trenbideari buruzko erabakirik ez zegoela adierazten zuen:

He recibido su atta. Del 26 de abril relativa al ferrocarril de Vitoria a Estella y Vitoria a Mecolalde y desde luego puedo decirle que por parte de nuestra Entidad no se ha hecho anuncio alguno sobre la supresión de dichas líneas.

Ambos ferrocarriles, como los restantes a cargo de FEVE, son objeto de consideración y estudio a la vista de las circunstancias actuales y de las previsibles para el futuro.⁴³

Maiatzaren 17an, Federico Muñoz Silva Herrilan ministrariaren sinaturiko gutuna iritsi zen Foru Aldundira. Oraingo honetan, trenbidearen etorkizuna somatzen zen:

El de referencia [el ferrocarril *Vasco-Navarro*] está entre los más fuertemente deficitarios, su tráfico es reducidísimo, con evidente desproporción favorable al Vitoria-Mecolalde, y aunque es presumible que su modernización aumentara el tráfico y los productos, no se justificarían las inversiones a realizar, sobre todo si se tiene en cuenta que la técnica actual proporciona medios de transporte de mayor y más flexible rendimiento económico.⁴⁴

3.3. Foru Aldundiko erreakzioa

Trenbidearen aldeko zenbait bilera prestatzeko, 1967ko urtarrilaren 9an José Ruiz de Gordo Arabako Foru Aldundiko lehendakari berriak gutun bat igorri zion Nafarroarenaren lehendakariordeari, Félix Huarte:

La prensa, cada vez con caracteres más alarmantes, habla sobre la posible supresión del ferrocarril Vasco-Navarro, en el tramo Vitoria-Estella, y que podría hacer extensivo también, incluso, al tramo Vitoria-Mecolalde.

42. A.L.H.A., Arabako Foru Aldundiaren akten liburuak, 185 zbk., 176 orr., 1966ko apirilaren 26ko batzaraldia.

43. A.L.H.A., DAI C 12079-8 signatura. F.E.V.E.-ko Zuzendariak Arabako Foru Aldundiaren Lehendakariari 1966ko maiatzaren 2an bidalitako gutuna.

44. A.L.H.A., DAI C 12079-8 signatura. Herrilan Ministrariak Arabako Foru Aldundiaren Lehendakariari 1966ko maiatzaren 17an bidalitako gutuna

Te sugiero la idea de una posible reunión de los Presidentes de las cuatro Diputaciones, Alcaldes de las capitales y Delegados de los sindicatos, estos últimos por los problemas sociales que la supresión acarrearía consigo.⁴⁵

Erantzuna otsailaren 10ean iritsi zen, baina Nafarroako Foru Aldundiko lehendakariordearen jarrera ez zen batere baikorra:

Estimo que a la reunión que sugieres tendríamos que llevar propuestas concretas de naturaleza económica que [...] impulsaran a los Organismos competentes a mantener en funcionamiento el ferrocarril. En este asunto, a mi juicio, en el momento actual, las motivaciones de orden económico son las que han de prevalecer por encima de las de orden político, regional o sentimental, muy importantes desde nuestro punto de vista pero seguramente inoperantes para conseguir el mantenimiento en explotación del ferrocarril.⁴⁶

Horrela, aldundiek ez zuten ezer berezirik egin 1967ko maiatza arte, *Ferrocarriles de Via Estrecha* erakundeko gutun bat iritsi zenean Nafarroako Foru Aldundira. Honetan, trenbidearen etorkizuna aipatzen zen:

Es deseo del Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas que los estudios que en relación con estos últimos ferrocarriles se han hecho [...] sean conocidos por las corporaciones y entidades públicas o privadas que, directa o indirectamente, puedan estar interesadas en lo que afecte a dichos ferrocarriles, a fin de que puedan formular las observaciones y propuestas que consideren convenientes al mejor logro del saneamiento técnico y económico de los transportes de referencia.

[...]

Uno de estos ferrocarriles es el Vasco-Navarro, Vitoria-Estella y Vitoria-Mecolalde, que en principio, parece relacionarse con las provincias de Álava, Navarra y Guipúzcoa.⁴⁷

Erantzun zuzena emateko asmoz, 1967ko ekainaren 5ean Arabako, Gipuzkoako eta Nafarroako Foru Aldundien ordezkariak Iruñean elkartu ziren. Helburu nagusia haien arteko jarrera amankomuna izatea zen:

1) Según manifestaciones de Epelde [*Gipuzkoako Foru Aldundiaren lehendakaria*], los Ferrocarriles Vascongados tienen gran interés en conservar el ferrocarril de Vitoria-*Escoriaza-Mecolalde.

De Vitoria a Escoriaza es totalmente oneroso y de Escoriaza a Mecolalde es rentable [...]

45. Nafarroako Foru Administraziooko Agiritegia (N.F.A.A.). NA/AACF/1/001/10/10.03/297313. 3.2/003 espedientea: Vasco-Navarro Trenbidea: Mezuak eta txostenak 1966-1981. Arabako Foru Aldundiaren Lehendakariak Nafarroako Foru Aldundiaren Lehendakariordeari 1967ko urtarrilaren 9an bidalitako gutuna.

46. N.F.A.A., 3.2/003 espedientea. Nafarroako Foru Aldundiaren Lehendakariordeak Arabako Foru Aldundiaren Lehendakariari 1967ko otsailaren 10ean bidalitako gutuna.

47. N.F.A.A., 3.2/003 espedientea. F.E.V.E.-ko Zuzendariak Nafarroako Foru Aldundiaren Lehendakariordeari 1967ko maiatzaren 3an.

2) Ruiz de Gordoia [*Arabako Foru Aldundiaren lehendakaria*] cree que el ferrocarril de Estella a Vitoria tiene un relativo interés, y Vitoria exactamente igual; pero, en cambio, dice que conservar el de Vitoria a Mecolalde, el pueblo de Vitoria y él lo desean a ultranza. [...]

Ante esta coincidencia de pareceres de ambos presidentes, les he hecho la objeción de que resultaría antipatriótico y Navarra quedaría en una situación desagradable, suprimir el ferrocarril de Estella a Vitoria y no suprimir el de esta Ciudad a Mecolalde, y que únicamente nos podría salvar esta situación política el mandar efectuar un estudio técnico-económico de este ferrocarril.⁴⁸

3.3.1. 1967ko ekainaren txostenak

Haien jarrera publikoa egiteko, hiru aldundiek 1967ko ekainaren 9an amankomuneko txosten bat plazaratu zuten, trenbidearen egoera laburki astertuz. Hasteko, trenbidearen arazoei buruz hitz egiten zen:

Con los datos que poseemos nos atravesamos a afirmar que el estado económico en que se encuentra este ferrocarril ha sido motivado por muchas causas, entre las que señalamos las siguientes:

Primera.- Conservación defectuosa, por no decir inexistente.

Segunda.- Abandono de la dirección técnica.

[...]

Sexta.- Recorrido de los trenes sin orden ni concierto (seis trenes diarios, algunos a horas intempestivas).

Séptima.- Falta de racionalización del trabajo.

Octava.- Competencia del transporte por carretera.

Novena.- Falta de enlaces en la parte de Vitoria a Estella.⁴⁹

Ondoren, zerbitzua hobetzeko zenbait proposamen aipatzen ziren:

1. Se debe hacer un estudio completo, analizando por separado los tramos Estella-Vitoria y Vitoria-Mecolalde.

2. Entre los gastos que supone la actual explotación, se deben analizar todas y cada una de las partidas (oficinas, alquileres, materiales, personal directivo, agentes, conservación, etc.).⁵⁰

48. N.F.A.A., 3.2/003 espedientea. Nafarroako Foru Aldundiaren Lehendakariordearen 1967ko ekainaren 5eko txostena.

49. *Informe sobre el Ferrocarril Vasco-Navarro, elaborado por los presidentes de las Excmas. Diputaciones de Navarra, Guipúzcoa y Alava, Iruñea, 1967ko ekainaren 9, 2 orr.*

50. *Informe sobre el Ferrocarril...*, 3-4 orr.

Baina Nafarroako Foru Aldundiko lehendakariodea ez zegoen ados trenbidearen zerbitzuaren mantentzearekin:

Por mi parte, estoy convencido que dicho estudio nos demostrará lo que está más claro que la luz, o sea, que, porque el material del ferrocarril, su vía, su macadam, su electrificación, etc., está todo en mal estado [...]

Y no digamos nada lo que resultaría modernizarlo, que supondría una inversión de más de cien millones de pesetas.

Por estas causas y la de no tener densidad de población en los pueblos que atraviesa, su solución es abandonarlo.⁵¹

3.3.2. Txosten tekniko-ekonomikoa

Arabakoa teknikari egokirik aurkitzeko arazoak izaten zituen bitartean⁵², Gipuzkoako⁵³ eta Nafarroako⁵⁴ Foru Aldundiek izendatutako teknikariak aipatutako txostena nola egiten ados jarri ziren, udalaren eta aldundien laguntza eskatuz. Adibidez, trenbideak zeharkatzen zituen herriek zenbait galdera erantzun behar izan zuten, ekonomiari (industrial edo nekazal ekoizpenak) eta populazioari buruz batez ere, eta aldundiek trenbidearen eskualde berean zeuden beste garraiobideri buruzko galderak erantzunak eman behar izan zuten (ibilbideak, prezioak, ordutegiak, etabar).

1967ko azaroan, Gipuzkoako eta Nafarroako Foru Aldundiek txosten tekniko-ekonomikoa bukatuta zeudela iragarri zuten, baina Arabakoarena ez zen prestatu, edo ez dugu berrikerik izan, behizat. Bitartean, Herrilan Ministeritza ez zen geratu txostenaren zain, eta trenbidearen kontua Ministrarien Kontseilu aurrean eraman zuen:

En el Ministerio se les ha debido acabar la paciencia y con motivo de la campaña de austeridad nacional, sin más consulta, han llevado el asunto al Consejo de Ministros y con fecha 1 de diciembre se acordó la supresión del ferrocarril para el 1 de enero.⁵⁵

51. N.F.A.A., 3.2/003 espedientea. Nafarroako Foru Aldundiaren Lehendakariordearen 1967ko ekainaren 13ko txostena.

52. N.F.A.A., 3.2/003 espedientea. Arabako Foru Aldundiak ez zuen Miguel Otiñano ingeniaria izendatu azaroa arte.

53. N.F.A.A., 3.2/003 espedientea. Nafarroako Foru Aldundiaren Herrilan Sailaren Luis Huarte Goñi Zuzendariaren txostena, datarik gabe, Manuel Otegui ingeniariaren izena aipatuz.

54. N.F.A.A., 3.2/003 espedientea. Nafarroako Foru Aldundiaren Lehendakariaren 1967ko ekainaren 23ko txostena, Luis Huarte Goñiren izena aipatuz.

55. N.F.A.A., 3.2/003 espedientea. Nafarroako Foru Aldundiaren Herrilan Sailaren Luis Huarte Goñi Zuzendariaren txostena, datarik gabe.

4. TRENBIDEAREN EZABATZEA (1967-68)

Azkeneko, 1967ko abenduaren 16an, Herrilan Ministeritzak Vasco-Navarro trenbidearen zerbitzuaren ezabatzea erabaki zuen⁵⁶, eta erabiltzaile eta langileei ohar baten bidez jakinarazi zien:

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, incluyendo los ramales de Estibaliz y Oñate.⁵⁷

Berria ezagutu zenean (abenduaren 13an, Arabako *Norte Express* egunkariak aurreratu zuen)⁵⁸, erakunde guztiak erabakia atzeratzen saiatu ziren, prestatu behar zen txostena bukatu ahal izateko, edota trenbidearen ordezkari jarri behar ziren garraio-bideak hobeto antolatzeke. Bere aldetik, Nafarroako Foru Aldundiak trenbidearen aldeko udalei bilera bat egiteko proposatu zionerabakiaren, ondorioak aztertzeke:

SE ACUERDA: Invitar a los Ayuntamientos de Abaigar, Ancín, Cabredo, Estella, Etayo, Genevilla, Legaria, Marañón, Murieta, Oco, Olejua y Zuñiga, y a los Consejos de Acedo (distrito de Mendaza), Mendilibarri (distrito de Ancín), Metauten (distrito de Metauten) eta Zubielqui (distrito de Allín, para que [...] asistan a una reunión que se ha de celebrar el día 21 del mes actual [...] para tratar del tema relacionado con la suspensión del tráfico del ferrocarril Estella-Vitoria.⁵⁹

Bilera honetara, udalek trenbideari buruzko zenbait dokumentu aurkeztu zioten Foru Aldundiari, ezabatzearen ondorioak aipatuz. Adibidez, Murietako alkateari, trenbidearen hariteria elektrikoa mantentzea guztiz beharrezkoa iruditu zitzaion:

1. Este pueblo, como los restantes del valle del Ega, recibe fuerza eléctrica de Iberduero, a través de la línea eléctrica del Ferrocarril [...]. Es de vital interés continuar recibiendo fuerza eléctrica [...]

2. De esta localidad van a Estella diariamente a trabajar los obreros, y los jóvenes a estudiar, unos VEINTE, que actualmente utilizan los servicios del Ferrocarril, en las primeras horas de la mañana, con tarifas especiales. Sería de absoluta necesidad que la línea de autobuses que se estableciera, pusiera horarios y tarifas adecuados para dichos obreros y estudiantes.

[...]

56. *Memoria anual de FEVE*, 1968. 12. orrialdean aipatzen da erabakia Ministrari Kontseiluak abenduaren 1eko bileran haurte zuela.

57. Ohartxo honen kopia bat Azpeitiko Trenbidearen Euskal Museoa gordetzen da.

58. *Norte Express* egunkaria, 1967ko abenduaren 13ko zenbakia, 5. orrialdea.

59. N.F.A.A., **3.2/003** espediente. Nafarroako Foru Aldundiak Lizarraldeko zenbait udalari 1967ko abenduaren 15ean bidalitako gutuna.

4. La carretera, al paso por esta localidad, es MUY ESTRECHA; ha habido frecuentes accidentes y hasta muertes. Sería necesario, al intensificarse el tráfico y paso de autobuses, desviar la carretera, o lo que sea necesario.⁶⁰

Azkeneko, abenduaren 27an hiru aldundietako lehendakariak elkartu ziren Iruñean, haien jarrera amankomunean jartzeko, eta honako telegrama hau igorri zioten Madrilera, Herrilan Ministrari:

Reunidos Pamplona esta fecha presidentes Diputaciones Álava y Guipúzcoa y vicepresidente Navarra, objeto conocer y tratar importancia diversos problemas derivados paralización tráfico Ferrocarril Estella-Vitoria-Mecolalde, anunciada para día primero enero próximo, se permiten elevar [...] encarecido ruego tenga bien posibilidad prorrogar vida activa dicho ferrocarril plazo máximo tres meses, o cuando menos no iniciar ese plazo trabajos levante estructura, juzgándose necesario mencionado plazo para adopción medidas convenientes solucionar transporte por carretera viajes y mercancías que quedarían sin servicio ferroviario.⁶¹

Azkeneko, hiru aldundietako lehendakariak trenbidearen ezabatzearen kontuari buruzko zenbait ondorio atera zuten:

PRIMERA.- Los representantes de las Excmas. Diputaciones de Álava, Guipúzcoa y Navarra estiman conjunta y unánimemente que no existe posibilidad alguna de que las Corporaciones respectivas puedan hacerse cargo de la explotación del ferrocarril Estella-Vitoria-Mecolalde, tanto por el déficit que el mismo tiene anualmente en su explotación como por los gastos extraordinarios, soñ rendimiento previsible, que habrían de realizarse para su indispensable modernización.

SEGUNDA.- Destacar que del total recorrido del Ferrocarril Estella-Vitoria-Mecolalde el tramo único que pudiera ser rentable en su explotación sería el de Escoriaza-Mecolalde, de 21 kilómetros, siempre que del mismo se hiciera cargo, en condiciones interesantes, la Empresa de los Ferrocarriles Vascongados.⁶²

Trenbidearen zerbitzuaren mantentzean biziki interesatuta zeuden beste bi udalak, Lizarrakoa eta Kanpetzukoa, oso txosten zabal bat prestatu zuten elkarrekin, zenbait gai ekonomiko eta sozialak aztertuz, 1967ko abenduaren azkeneko egunetan⁶³:

Sabemos que tanto Estella como el Ayuntamiento de Campezo tienen la preocupación de elaborar y llevar a cabo (lo están haciendo ya en la práctica y ello es ya un hecho cierto), un plan regional y comarcal de desarrollo.

60. N.F.A.A., 3.2/003 espedientea. Antzin, Mendilibarri, Murieta eta Zubielkiko Kontseiluek Nafarroako Foru Aldundiari 1967ko abenduaren 20an bidalitako gutuna.

61. Norte Express arabar egunkariak argitaratuta, 1967ko abenduaren 29an, ostirala, 5 orr.

62. N.F.A.A., 3.2/003 espedientea. Nafarroako Foru Aldundian izandako bileraren akta, 1967ko abenduaren 27an.

63. L.U.A., 3218 kutxa, *Es necesario que la línea férrea Vitoria-Estella del FC Vasco-Navarro continúe prestando servicio* deitutako txostena, 4 orr.

Suso Espadas, Iñaki: "Vasco-Navarro" (Lizarra-Gasteiz-Bergara) trenbidearen desagertzea:...

Para poder hallar una solución a dicho problema que tanto Estella como Santa Cruz de Campezo tienen planteado, la continuación de los servicios de la línea Estella-Vitoria del Ferrocarril Vasco-Navarro es absolutamente necesaria.

[...]

Si Estella y Santa Cruz de Campezo han de atraer y retener mano de obra, no pueden dejarse quitar esa línea férrea. Al revés, pedir que se sanee la economía de la línea férrea...⁶⁴

Ezabatzeak ekarriko dituen ondorio txarrak ere luze aipatzen ziren txosten honetan, bi euskal udal hauentzako beldurrak eta kekek argi eta garbi azaltzen dutenak:

Dicha línea férrea, con el servicio que actualmente presta, absorbe a los trabajadores que diariamente se desplazan a Vitoria y a Estella desde los pueblos próximos a Vitoria y Estella y viceversa.

Por lo que afecta a muchachos y muchachas que estudian [...], quedarían desprovistos de un medio de transporte que diariamente utilizan...⁶⁵

4.1. Trenbidearen zatikapena

Estatuak oso azkar ekin zion zatikapen lanari, batez ere material finkoa eta mugikorra saltzeko, *Estatuko Boletín Ofizialean* jarritako zenbait iragarkik erakusten dutenez. Lehena, 1968ko urtarrilaren 3an agertu zen:

Resolución de la Dirección de *Ferrocarriles de Vía Estrecha*, FEVE, por la que se anuncia subasta para el desguace y enajenación del material de tracción y móvil del Ferrocarril Vasco-Navarro.

[...]

Madrid, 1967ko abenduaren 22.- Zuzendaria, M. Lanzón.⁶⁶

Urtarrilaren 6ko agertutako beste iragarki batean, trenbidearen biderei bera-ri eta material finkoari buruzkoa zen. Hau dena ikusita, Nafarroako Foru Aldundiak beste txosten bat prestatu zuen, ezabatze honen ondorioak aztertuz, batez ere Ega haraneko zenbait herritan sortutakoak, hariteria elektrikoa egonezagatik:

La supresión del ferrocarril y subsiguiente levante de sus instalaciones, por lo que afecta a Navarra, crea entre otros: el problema del suministro de energía eléctrica a 9 pueblos de la ruta que la toman de la línea del ferrocarril que a su vez se alimenta con energía suministrado por Iberduero. Los pueblos mencionados son: Ancín, Mendilibarri, Murieta, Abaigar, Legaria, Oco, Olejua, Etayo y Zúñiga.⁶⁷

64. L.U.A., 3218 kutxa, *Es necesario ...*, 1 orr.

65. L.U.A., 3218 kutxa, *Es necesario ...*, 2 orr.

66. 1968ko urtarrilaren 3ko *Estatuaren Boletín Ofizialean*, 3 zbk., 154 orr.

67. N.F.A.A., 3.2/003 espediente. Vasco-Navarro Trenbidea. Nafarroako Foru Aldundiaren txostena, datarik gabe, 1 orr.

Txosten hau eskuan, Nafarroako Foru Aldundiaren lehendakariordea Arabako eta Gipuzkoako lehendakariekin elkartu zen Madrilen, urtarilaren 30ean, Federico Silva Muñoz Herrilan ministrarekin bilera bat egiteko asmoz, herrialde desberdinetako ezabatzearen ondoriei buruzkoa hain zuzen ere.

[*El Ministro*] Me ha preguntado a mí que qué había de Navarra. Le he contestado que tuvimos unas reuniones previas con los Ayuntamientos afectados, que se mostraron en plan muy comprensivos ante la imposibilidad económica de sostener el ferrocarril; y que, afortunadamente, todo el transporte del citado ferrocarril se realiza por carretera a través de autobuses y camiones, funcionando hasta el presente de una manera correcta.⁶⁸

Bere aldetik, Arabako eta Gipuzkoako Aldundietako ordezkariak zenbait errepide eskatu zuten, ezabatzeak herri batzuk konexiorik gabe uzten baitzuen:

ÁLAVA, por parte de su Presidente, ha manifestado que puesto que la paralización del ferrocarril ha sido un hecho, para unir el tráfico por carretera, tiene que hacer Álava una de unos 20 kilómetros, que se ha ofrecido a realizarla rápidamente.

Por parte de GIPÚZCOA, [*el Presidente*] Sr. Epelde ha manifestado la misma necesidad de construir dos ramales cortos a dos pueblos que de Guipúzcoa que quedan hoy sin comunicación, y un tramo de unos diez kilómetros para unir con la general, de forma que realizados estos tramos de carretera la necesidad del ferrocarril se olvidaría rápidamente.⁶⁹

4.2. Prentsaren jarrera

1966an bezala, egunkari arabar, gipuzkoar eta nafarrek trenbideari buruzko erreportaiak atera zuten. Gehien defendatu zuena *Norte Express* izan zen, Felipe García de Albéniz bere zuzendariak oso artikulu eta editorial gogorak argitaratuz, trenbidearean alde⁷⁰. Gainerakoak, Nafarroako *El Pensamiento Navarro* eta *Diario de Navarra*, Arabako *El Correo Español-El Pueblo Vasco*, edo Gipuzkoako *La Voz de España*, trenbidearen alde jarri ziren nagusiki, bere zerbitzuaren alde onak azpimarratzen.

Beste aldean, *La Gaceta del Norte* trenbidearen ezabatzearen alde kokatu zen argi eta garbi. Bere artikuluetan, trenbideak zuen ments ekonomikoa, eta errentagarritasunaren falta, azpimarratzen ziren behin eta berriz.

68. N.F.A.A., kutxa 2326 (Madrilerako komisioak). *Entrevista con el Ministro de Obras Públicas, Federico Silva (Día 30.1.1968)* txostena, 1-2 orr..

69. N.F.A.A., kutxa 2326. *Entrevista con el Ministro...*, 1-2 orr..

70. Aipatzekoa da abenduaren 14koa, "La supresión del Ferrocarril Vasco-Navarro" eta 21koa "Todo es extraño en la supresión del ferrocarril vasco-navarro". Urtarrileko 3an "¡El Ferrocarril Vasco-Navarro, a subasta!" izeneko editoriala ere gogorra omen da.

1. Koadroa. 1966, 1967 eta 1968 urtean trenbideari buruz agertutako berriak

Egunkaria	1966ko berriak	1967ko berriak	1968ko berriak ⁷¹	Guztira
Arriba España (Gipuzkoa)	0	5	0	5
El Correo (Arabako Edizioa)	17	29	27	73
Diario de Navarra (Nafarroa)	8	11	5	24
La Gaceta del Norte (Arabako edizioa)	11	25	14	50
La Gaceta del Norte (Nafarroakoa)	3	6	3	12
Hoja del Lunes (Nafarroa)	–	2	1	3
Norte-Expres (Araba)	–	29	39	68
El Pensamiento Alavés (Araba)	21	5	–	26
El Pensamiento Navarro (Nafarroa)	20	12	13	45
Guztira	80	124	102	306

2. Koadroa. Egunkari bakoitzean agertutako berriak

Egunkaria	Argitaratutako berriak	Portzentaia
Arriba España (Gipuzkoa)	5	1'63
El Correo Español - El Pueblo Vasco	73	23'85
Diario de Navarra (Nafarroa)	24	7'84
La Gaceta del Norte (Arabako edizioa)	50	16'33
La Gaceta del Norte (Nafarroakoa)	12	3'92
Hoja del Lunes (Nafarroa)	3	0'98
Norte Express (Araba)	68	22'22
El Pensamiento Alavés (Araba)	26	8'50
El Pensamiento Navarro (Nafarroa)	45	14'70
Guztira	306	100

5. TRENBIDEAREN EZABATZEAREN ONDORIOAK

Ukaezina da, trenbidearen ezabatzean, Banku Mundialaren 1962ko Estatu-ko ekonomiari buruzko txostenaren garrantzia, 1960. hamarkadako testuinguru politikoa oso berezia izan baitzen. Momentu horretan, Estatu nazioarteko giroan sartzen saiatzen ari zen, urte luzeetan (Munduko II. Gerratik, hain zuzen ere)

71. 1968an urtariletik ekaina arte agertutako berriak dira.

Frankoren diktadurak isolamendu politikoa eta autarkia ekonomikoa mantendu ondoren.

Txosten hori argitaratua izan ondoren, "iguripen handiaz onartuta, nazioarte-ko erakundeek aureola berezia garai horretan baitzuten"⁷², F.E.V.E erankudearen aipatutako 1966ko txosten ekonomikoa prestatu zen. Azkeneko, txostenak gora eta behera, zera gertatu zen trenbide bidezko garraio bide artean, 1966 eta 1974 urteetan, Estatuko zituen metro bateko zabalera zuten 24 trenbide desagertu ziren, guztira 1.520 kilometro baino gehiago osatuz.

Miquel Palou i Sarrocak, F.E.V.E.-ren historiari buruzko oso artikulua garrantzitsu eta interesgarri baten egilea, oso iritzi txarra du garai honetan izan zen trenbide politikari buruz:

Triste estadística que, en definitiva, refleja la falta de interés de las correspondientes autoridades por las cosas del ferrocarril. Costosas infraestructuras, de las que el país no se halla precisamente dotado, abandonadas en aras de una estabilidad mal entendida. Y, además, irrecuperables.⁷³

6. BIBLIOGRAFIA

AGUINAGA, Ramón. *F.C. de Estella-Vitoria-Los Mártires. Antecedentes, datos, planos*, Gasteiz: Arabako Inprimategi Probintziala, 1910.

BIESCAS, José A.; TUÑÓN DE LARA, Manuel (zuz.). "Estructuras y coyunturas económicas". In: *Historia de España, T. 10* (España bajo la dictadura franquista (1939-1975))*. Barcelona: Editorial Labor, S.A., 1980; 19-164 orr.

Estudio económico de las líneas dependientes de Ferrocarriles de Vía Estrecha (F.E.V.E.). Madrid: Herrilan Ministeritza, 1966.

Ferrocarril de Vitoria a Los Mártires. Inauguración al servicio público del último trozo, Mondragón a Los Mártires, el 3 de Septiembre de 1919, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, [1920].

Ferrocarril económico de Estella a Durango por Vitoria y ramal de Arroniz a Lerín. Memoria. Gasteiz: Establecimiento Tip. de Domingo Sar, 1882.

GUERRICABEITIA, J.A. *100 años. Cía. de los Ferrocarriles Vascongados (1882-1892)*. Bilbo: La Editorial Vizcaína, 1982.

Memoria que presenta el Ingeniero Director Don Alejandro Mendizabal Peña relativa al año..., Madrid: E.F.E., 1943-1951.

Memoria que presenta para el periodo 1º Julio 1941- 30 Dicbre. 1942 el Ingeniero Director Don Alejandro Mendizabal Peña. Madrid: Explotación de Ferrocarriles por el Estado (E.F.E.), 1944.

72. BIESCAS, 96 orr.

73. PALOU i SARROCA, Miquel, "F.E.V.E.: una aproximación histórica", *Carril aldizkarian*, 33. zbk (1991. ekainekoa), 11 orr.

Suso Espadas, Iñaki: "Vasco-Navarro" (Lizarraga-Gasteiz-Bergara) trenbidearen desagertzea:...

Memoria. Ejercicio de ..., Madril: Ferrocarriles de Vía Estrecha, 1964-1968.

MENDIZABAL PEÑA, Alejandro. *Balance y cuenta de explotación. Memoria del ejercicio...*, Madril: E.F.E., 1952-1963.

Memoria relativa al periodo 18 julio 1936 – 30 junio 1941. Madril: E.F.E., 1941.

Memoria sobre el estado de los diferentes servicios. Madril, Lizarratik Gasteizera eta Oñatitik San Prudentziora Trenbideen Lan Batza, 1921-1928.

OLAIZOLA ELORDI, Juan José. "La tracción eléctrica en el Ferrocarril Vasco-Navarro". In: *ASVAFER* aldizkaria, 39. zbk. (1997ko urt.-api.); 18-23 or.

PALOU i SARROCA, Miquel. "FEVE: una aproximación histórica". In: *Carril* aldizkarian, 33. zbk. (1991. eka.). Madril; 2-13 or.

SANZ LEGARISTI, Pedro. *El ferrocarril Anglo-Vasco y la Restauración en Álava (1880-1931)*. Gasteiz: Arabako Foru Aldundia, 1992.

7. VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN KRONOLOGIA

- | | |
|--------------------|--|
| 1882 ekainak 9 | Lizarraga eta Gasteiztik Durangorako trenbidearen legea. |
| 25 mayo 1886 | Londresen "The Anglo-Vasco-Navarro Railway Limited Company" sortzen da. |
| 1887 urtarrilak 20 | Gasteiz eta Leitz-Gatzaga arteko lanen hasiera. |
| 1889 otsailak 13 | Gasteiz-Gatzaga bideunea inauguratzen da, 18'400 km. |
| 1897 maiatzak 2 | Estatuak Gasteiz-Gatzaga adarra eta gainerako lanak bahitzen ditu. |
| 1912 uztailak 22 | Gasteiz-Gatzagatik Bergaraino eramateko baimenaren legea. |
| 1915 urriak 4 | Gatzaga-Eskoriatza bideunea zabaltzen da. |
| 1918 otsilak 15 | Eskoriatza-Arrasate bideunea zabaltzen da. |
| 1918 abenduak 18 | Mekolalde-Labe Garaiak/Altos Hornos bideunea zabaltzen da. |
| 1919 irailak 3 | Arrasate-Labe Garaiak bideunea zabaltzen da, Gasteiz eta Mekolalde arteko adarra bukatuz, 60 km. |
| 1920 martxoak 5 | Gasteiz eta Lizarraga arteko trenbidea, eta San Prudentzio eta Oñati arteko adarra eraikitze baimena ematen zen legea. |
| 1923 irailak 30 | San Prudentzio-Oñati bideunea inauguratzen da. |
| 1927 irailak 23 | Olarizu-Gasteiz Hiria eta Gasteiz Iparra eta Lizarraga arteko adarren behinbehineko inaugurazioa (70 km.), baporezko trenbide batekin. |
| 1929 abenduak 29 | Gasteiz eta Lizarraga arteko adarraren inaugurazioa, zerbitzu elektrikoa erabiliz. |
| 1938 otsailak 20 | Gasteiz-Mekolalde adarraren zabalera, zerbitzu elektrikoa erabiliz. |
| 1948 maiatzak 2 | Andollu-Estibalitz 2 kilometroko adarraren inaugurazioa. |
| 1967 abenduak 31 | Vasco-Navarro trenbidearen ezabatze behin betikoa, bere adar guztietan. |