# 01 01
## FERROCARRIL "VASCO-NAVARRO"

Un grupo de destacados vitorianos se reunió el 22 de marzo de 1879 para iniciar los trámites que condujeran a la apertura de un ferrocarril de unión con Vizcaya, Gipuzkoa y Navarra. Tras diversas vicisitudes sería Joaquín Herrán quien encabezara el proyecto, obteniendo en 1883 la concesión administrativa que le facultaba para la construcción de un ferrocarril de vía estrecha que uniese Vitoria-Gasteiz con Durango y Estella (con un ramal a Arroniz y Lerín).

La complejidad de la operación indujo a que el grupo al que representaba tuviera que buscar financiación extranjera. Por esta razón, en el año 1887 se fundó el *The Anglo-Vasco-Navarro Railway*. Cuando en 1889 sólo se había inaugurado un pequeño tramo entre Vitoria y Salinas de Léniz, la empresa quebró y los trabajos se interrumpieron. En 1903, tras no presentarse licitador alguno a las tres subastas abiertas para adjudicar una nueva concesión del Ferrocarril, el Estado incautó las obras amparándose en la Ley General de Ferrocarriles que establecía la incautación de las obras realizadas sin que el antiguo concesionario tuviese derecho a indemnización alguna.

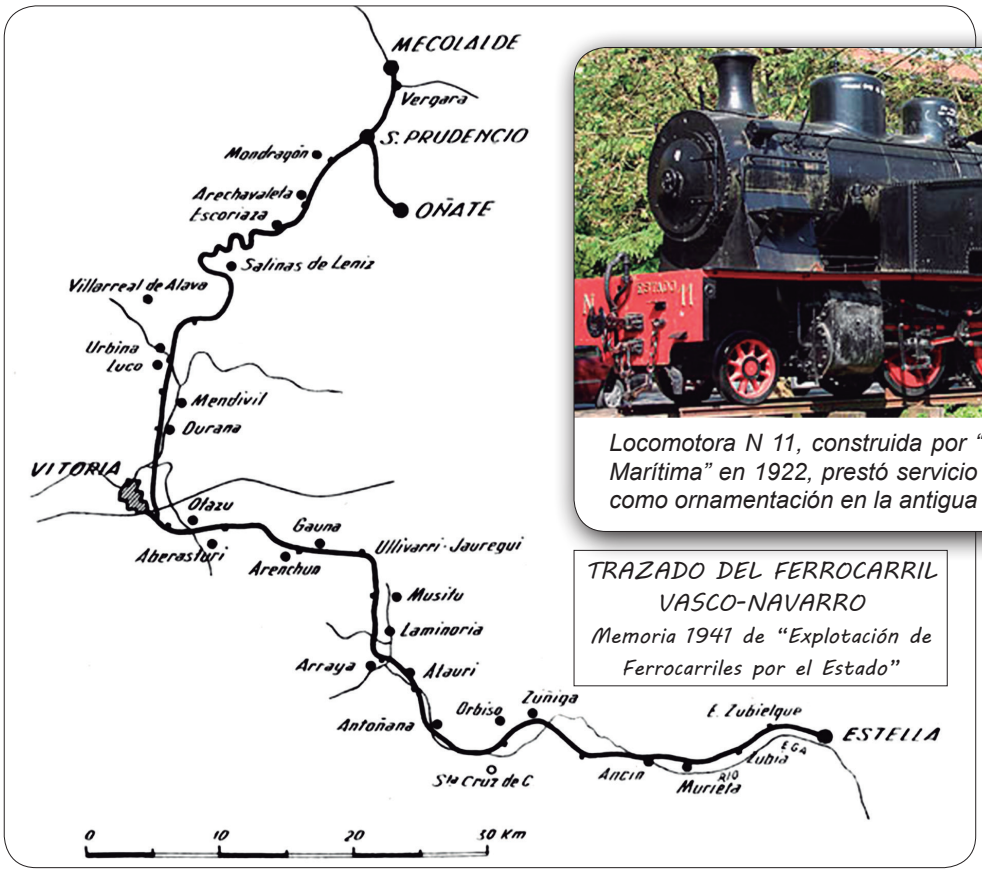
La explotación de la línea hasta Salinas fue continuada por el Estado y gracias al apoyo económico de las Diputaciones -que otorgaron un importante adelanto monetario- fue posible continuar con las obras.

Como consecuencia de la construcción del ferrocarril Durango-Zumarraga ("Ferrocarriles Vascongados"), se modificó el trazado para llegar a Bergara (Mekolalde, donde conectaba con aquéllos). En 1915 el servicio se extiende hasta Eskoriatza, en 1918 a Mondragón y en 1919 se completará finalmente el trazado hasta Mekolalde.

La importancia de Oñate requirió el trazado de un ramal, inaugurado en 1923, que unía esta población con San Prudencio (pequeño núcleo de población situado entre Mondragón y Bergara). La inauguración del tramo Vitoria-Estella tuvo que esperar hasta el año 1929, dotado desde el principio con tracción eléctrica. La electrificación del sector Vitoria-Mekolalde y el ramal a Oñate tuvo lugar en 1938. Su longitud total fue de 143 Km, estando dotado de vía de 1 m de anchura.

En 1920, una vez completado el tramo principal Vitoria-Mekolalde, viajaron en el Ferrocarril 204.800 personas y fueron transportadas 90.800 Tm de mercancías, suponiendo éstas el 60% de los ingresos económicos. En 1932 el número de viajeros se había incrementado hasta 325.600 y las mercancías llegaban a las 179.000 Tm, duplicando los ingresos de éstas a los generados por el transporte de pasajeros. El ferrocarril fue clausurado en 1967.

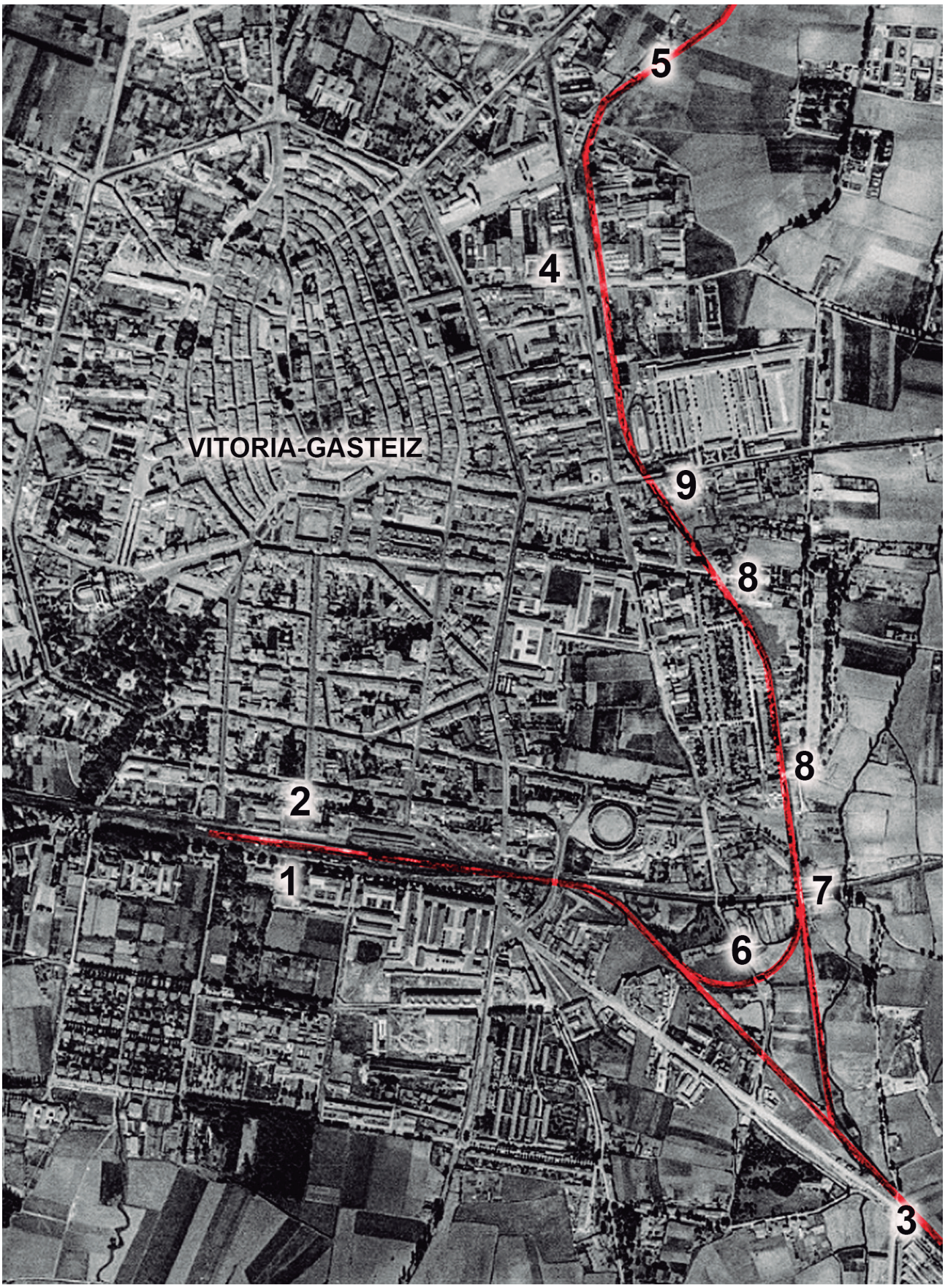
El trazado del ferrocarril ha sido convertido parcialmente en una vía verde para bicicletas y peatones, disponiendo en el entorno de la antigua estación de Antoñanza de un centro de interpretación que simula un ferrocarril con tres vagones. Uno de ellos acoge la oficina turística de la comarca de la Montaña alavesa y los otros dos diversos paneles y otros elementos museográficos que acercan al visitante al Ferrocarril.




TRAZADO DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO
Memoria 1941 de "Explotación de Ferrocarriles por el Estado"



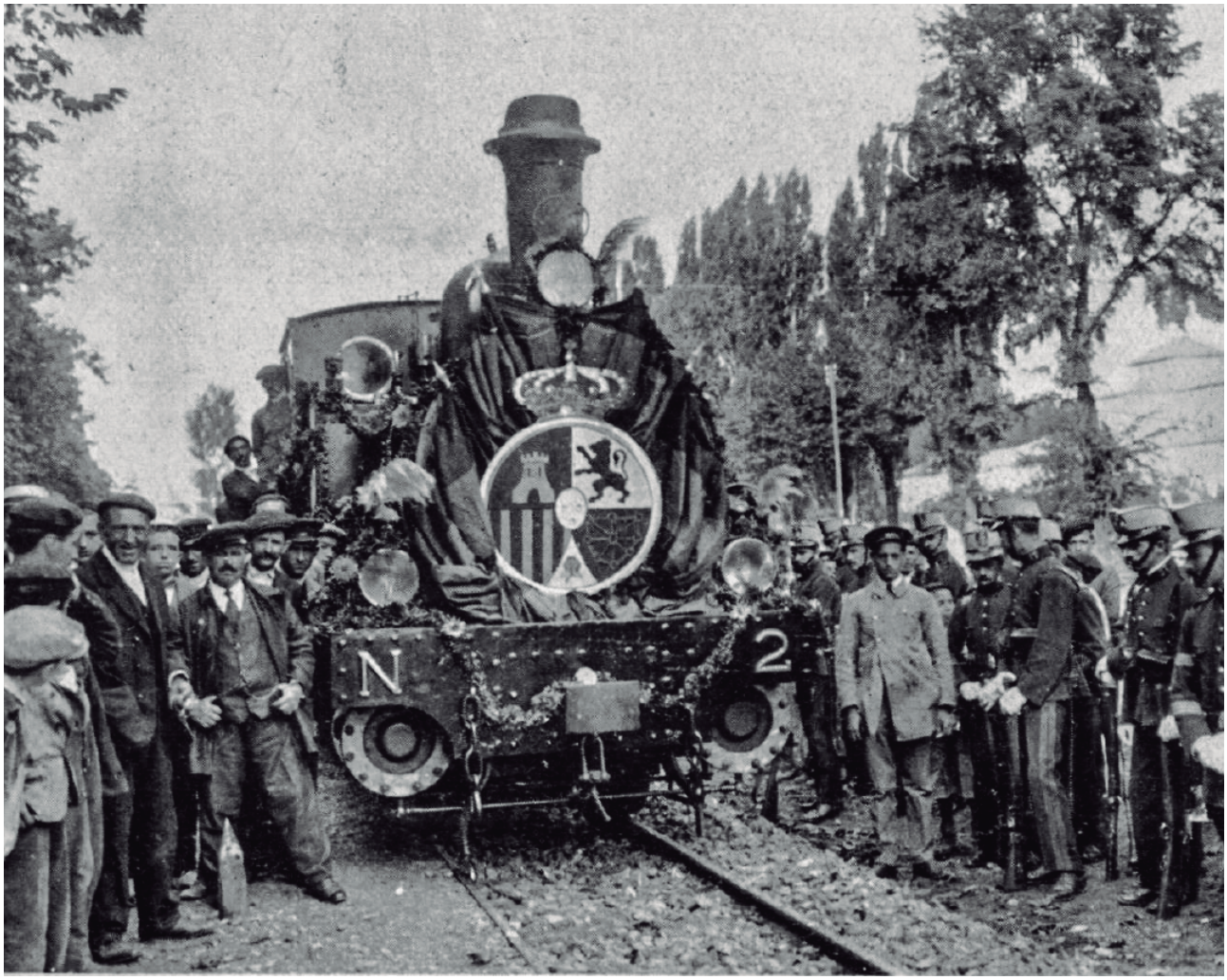
*Locomotora N 11, construida por "La Maquinista Terrestre y Marítima" en 1922, prestó servicio en la línea. Fue instalada como ornamentación en la antigua estación de Oñati.*



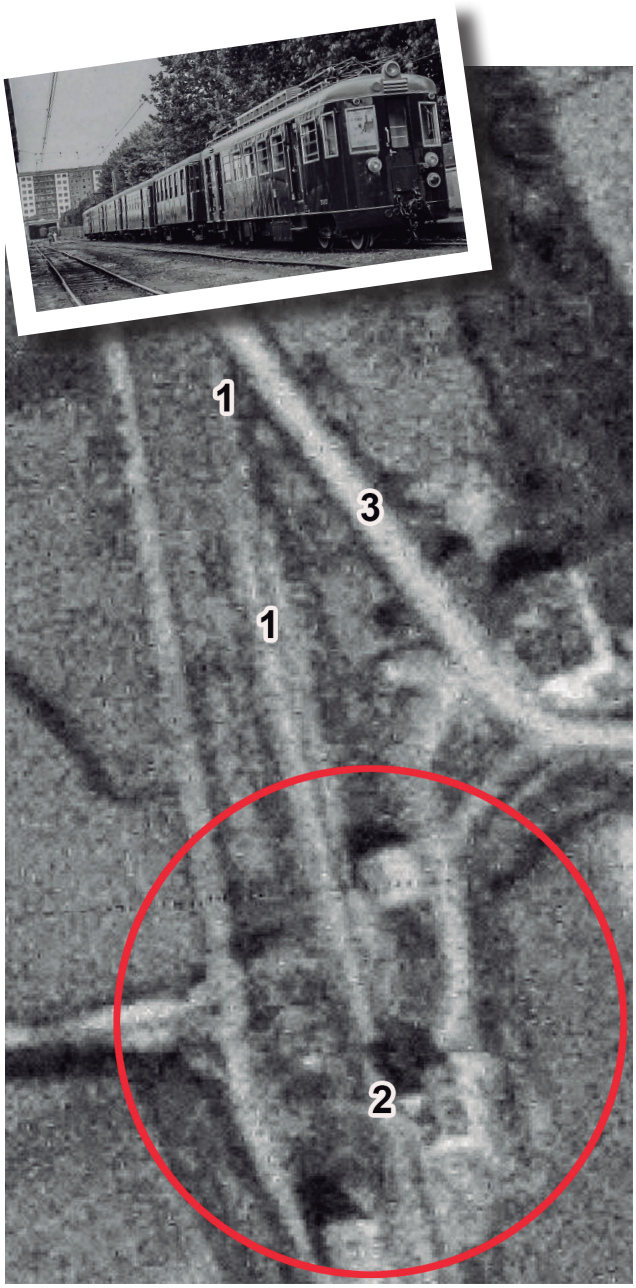

*Ortofoto 1956-57. Vuelo Americano, serie B. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi. Instituto Geográfico Nacional. Trazado del Ferrocarril Vasco-Navarro en las inmediaciones de Vitoria-Gasteiz;* ***1*** *Estación Vitoria-Norte, así denominada (pese a estar al sur de la ciudad) por estar situada frente a la estación del Ferrocarril del Norte. Estaba destinada al trasvase de pasajeros y mercancías entre el citado Ferrocarril y el Vasco-Navarro* ***2*** *Estación del Ferrocarril del Norte.* ***3*** *Ramal hacia Estella en proximidad de la estación de Olarizu.* ***4*** *Estación Vitoria-Ciudad, también llamada estación de "los Herrán" o "de Salinas".* ***5*** *Ramal hacia Mekolalde.* ***6*** *Enlace con la estación del Norte, inaugurado en el año 1915.* ***7*** *Paso elevado sobre el trazado del Ferrocarril del Norte.* ***8*** *Pasos a nivel.* ***9*** *Paso elevado de Santiago.*




*Paso elevado en Vitoria-Gasteiz (7) del Ferrocarril Vasco-Navarro sobre la vía del Ferrocarril del Norte, coincidiendo el paso de sendos convoyes. Este paso elevado estuvo situado frente a la actual calle de la Fuente de la Salud (solo se conserva actualmente una parte de él convertido en pasarela peatonal). Fuente de la imagen: Revista Novedades (3 de octubre de 1915).*

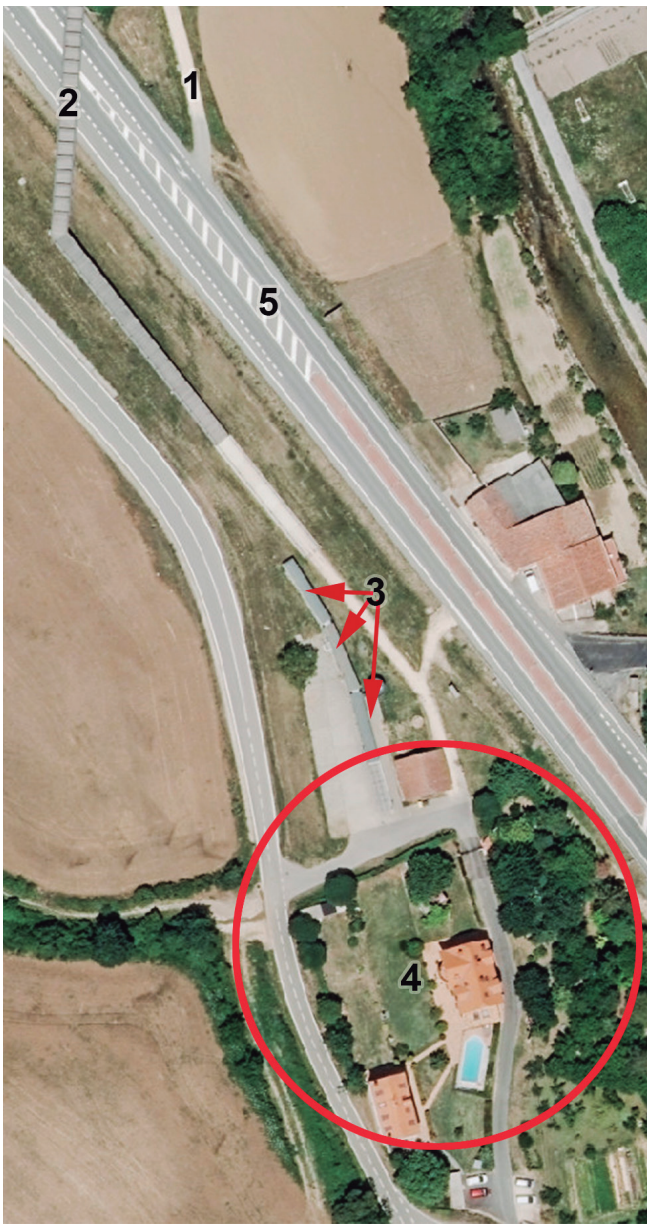



*Tren engalanado del trayecto inaugural del ramal que unía las estaciones de Vitoria-Ciudad (o de Los Herrán o de Salinas) y de Vitoria-Norte. La fisonomía del Ferrocarril cambiará notablemente cuando se proceda a la electrificación de la línea. Fuente: Revista Novedades (3 de octubre de 1915).*

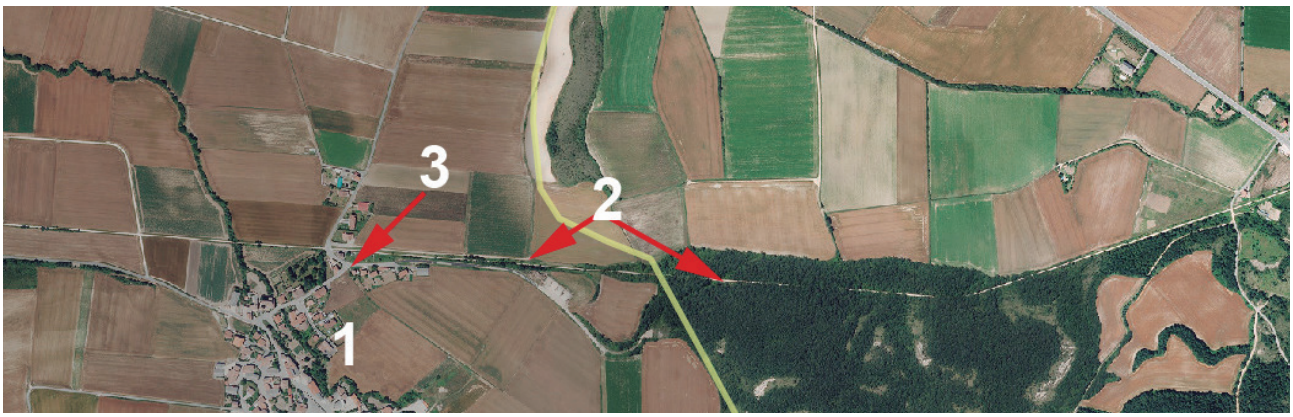



*Ortofoto 1945-46, Vuelo Americano, serie A. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi; Instituto Geográfico Nacional. UTM 30N ETRS89 / X: 549299 m // Y: 4726791 m // Z: 592 m. **1** Trazado del Ferrocarril. **2** Estación de Antoñana. **3**: Carretera Vitoria-Gasteiz/Estella.*

*Fot. inserta: automotor eléctrico.*




*Ortofoto 2015. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi. **1** Trazado original del Ferrocarril Vasco-Navarro. **2** Pasarela de la via verde sobre la carretera A-132 (Vitoria-Gasteiz/Estella). **3** Vagones del centro de Interpretación del Ferrocarril Vasco-Navarro. **4** Antigua estación de Antoñana (actualmente de uso privado). **5** Carretera A-132 (Vitoria-Gasteiz / Estella).*




*Ortofoto 2015. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi. UTM 30N ETRS89 // X: 533170 m // Y: 4741855 m // Z: 558 m. **1** Núcleo urbano de Aberasturi. **2** Trazado del ferrocarril reutilizado como vía verde. **3**: Antiguo apeadero del Ferrocarril de Aberasturi (actualmente de uso privado).*