

Gaste(h)iz

**Año 1025, en el Cartulario
del Monasterio de San Millán
de la Cogolla (Reja de Álava)**



Anécdotas VITORIANAS. (TOMO-16)

Autor: JULIÁN BALTANÁS RAMÍREZ

Este libro está dedicado a todos los Vitorianos-as y a todos los que la conformamos, y que con el paso de los años hemos ido forjando nuestras grandes historias, de esta bonita ciudad.

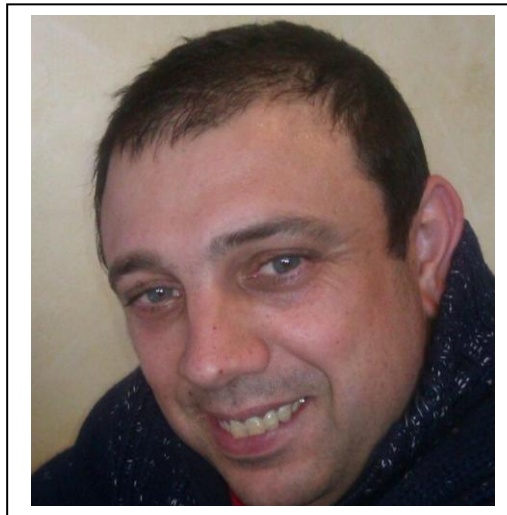
Espero que os guste mi trabajo con este libro.

INDICE:

TOMO-16 El Vasco-Navarro "El Trenico".

1.-PRIMERAS FOTOS DEL TRENICO_____	Página.-12
2.-COLECCIÓN JUAN M ^a ZUBIA_____	Página.-38
3.-FOTOS DEL LIBRO DE JUANJO OLAIZOLA_____	Página.-76
4.-FUNDACION SANCHO EL SABIO_____	Página.-107
5.-INCENDIO ALMACENES DE VITORIA_____	Página.-135
6.-PERSONAS ILUSTRES DEL TREN_____	Página.-139
7.-VASCO NAVARRO (Variado)_____	Página.-160
8.-ÚLTIMAS INCORPORACIONES_____	Página.-182
9.-PASO DEL VASCO NAVARRO POR VITORIA-GASTEIZ _____	Página.-223
10.-FIN_____	Página.-230

Biografía:



JULIÁN BALTANÁS RAMÍREZ nace el día 10 de diciembre del año 1970 en Vitoria-Gasteiz, en el seno de una familia humilde y trabajadora. Hijo de padre Andaluz y de madre Guipuzcoana llamados Julián y María de la Cruz. Su vida comienza en la clínica de Arana, situada en el barrio de Arana, entre las copiosas nevadas caídas en aquellos años. Viviendo unas de las 3 más duras nevadas de la historia de la ciudad en el año 1973. Una fuerte neumonía de bebe se apodera de él, de la que sale victorioso. Es el niño mimado de la familia, o eso dice la gente, al ser el único hijo varón de cuatro hermanos. Sus tres hermanas son M^a del Carmen (la mayor), Isabel (detrás) y M^a Luisa (la pequeña de la familia).

Estudió la Educación General Básica en el colegio público **Luis Elejalde -Rogelía de Álvaro** en la calle Nicaragua de Vitoria-Gasteiz.

En 1984 se fue a estudiar al instituto politécnico Diocesano de Nieves Cano hace dos cursos de R.E.M (Reformas de enseñanzas medias) y al finalizar este, realiza otro curso, pero este de electrónica en el **instituto Diocesano de Arriaga**. Un curso que consta de dos años, que no termina y entonces deja los estudios.

En 1987 se coloca a trabajar de electricista y al no tener acabados los estudios profesionales, se coloca a trabajar en un taller pequeño de su ciudad, donde aprende la profesión. Años más tarde sobre el 2020, le diagnostican una cardiopatía ventricular y tiene que dejar momentáneamente el trabajo. Entonces, él **INSS**, le concede una incapacidad permanente y en ese tiempo, se inscribe en un curso de informática de 570 horas en sistemas microinformáticos, del que sale victorioso. Gracias a ello se maneja bien con los ordenadores. Entra a trabajar en la O.N.C.E de vendedor de cupones y tras los 3 años, con varias hospitalizaciones. Le da una tormenta de arritmias y tiene que dejar el trabajo por el estrés que ello acarrea y por el bien de su corazón, provisto de un D.A.I (desfibrilador).

Se decide a maquetar este, **su primer libro**, aconsejado por unos buenos amigos. Que en principio solo lo quería hacer para él mismo. Al ser mucho el contenido del libro, lo ha tenido que separar por varios tomos. El libro en su mayoría es una recopilación de fotos antiguas de Vitoria-Gasteiz, recopiladas por él, con breves anécdotas y datos de interés (tomadas de Google con IA). Muchas de las fotos no tienen una fecha conocida y algunas con más de 100 años. También le ayudaron en la recopilación algún amigo, como Miguel Gil por ejemplo.

El objetivo del autor es crear, como una pequeña enciclopedia, de su ciudad, a través de fotos y con una breve descripción de ellas o de las que se sabe, alguna información sobre el lugar de la foto en cuestión.



Vitoria (en euskera, **Gasteiz** y, oficialmente, **Vitoria-Gasteiz**) es una ciudad española, capital de Álava, y sede oficial del Parlamento y el Gobierno de la comunidad autónoma del País Vasco.



Enclavada en un cruce de caminos, ha sido a lo largo de la historia un importante punto estratégico tanto en el plano militar como en el comercial y cultural. Ya desde tiempos romanos, en los que la calzada que unía Astorga y Burdeos (Ab Asturica Burdigalam), pasaba por Álava, estas tierras no han dejado de ser un eje de comunicaciones entre la Meseta Central y Europa. Es una ciudad con una intensa historia que se manifiesta en un valioso patrimonio monumental. Ostenta el título de «muy noble y muy leal».

En 2019 había 251.774 habitantes empadronados en el municipio.

A falta de un reconocimiento legal más explícito, se le considera capital de facto del País Vasco por ser sede de las instituciones comunes. Durante el año 2012, Vitoria fue Capital Verde Europea.

Toponimia:

El nombre originario de la aldea se documenta por primera vez **Gastehiz** en el Cartulario del monasterio de San Millán de la Cogolla, en el documento llamado Reja de Álava (año 1025). El lugar pagaba entonces al monasterio riojano tres rejas, por lo que se supone tenía treinta vecinos.

La reja de hierro era en el siglo XI la unidad de medida en el pago de diezmos(**El diezmo** [del latín decimus, décimo] es un impuesto del 10 % [la décima parte de los haberes usualmente referidos a la producción o al comercio] que se debía satisfacer a diferentes estamentos, tales como antiguas repúblicas, monarquías, señoríos, vinculado a estos, que se abonaba en razón de obtener alguna contraprestación o utilidad como «contribuyente», razón que fue diversificada durante las respectivas épocas.). El título del documento es De ferro de Álava y en él se contabiliza la aportación de los poblados de la Llanada alavesa y de zonas de la Montaña al monasterio de San Millán.

El Ferro de Álava

Un documento del monasterio navarro-riojano de San Millán de la Cogolla nos muestra como era Álava hace mil años

El territorio histórico de Araba ha experimentado múltiples cambios a lo largo de la historia. Si nos atenemos a los documentos más antiguos, los de época romana, en lo que hoy es Álava habitaban varios pueblos, emparentados entre sí -vascones, várdulos, caristios, berones y autrigones- y que se extendían también por los territorios vecinos.

Fue precisamente Roma quien dio una cierta unidad a esa variedad de pueblos que en el futuro serán conocidos como vascones. De esa manera nos encontraremos, a partir del siglo II d.C., con un poblamiento establecido a lo largo de una importante vía de comunicación, la calzada Iter XXXIV ab Asturicam Burdigala, que entraba en lo que hoy es Araba por Eginu, procedente de la Iruña de Pamplona, para seguir el valle del río Zadorra.

La calzada pasaba por Mansio Alba (Albéniz), Tullonium (Dulantzi), Suestatio (Arkaia), la Iruña de Beleia y Deobriga, junto a Miranda de Ebro, para dirigirse luego hacia Viroveska (Briviesca), la ciudad principal de la Autrigonia.

La influencia de esta calzada va, como es lógico, más allá del primigenio territorio alavés, constituyendo un elemento civilizador que está en el germen de la unificación de todos aquellos pueblos de común estirpe, entre los ríos Garona y Ebro, teniendo como eje la cordillera pirenaica, en el ducado de Vasconia, a partir del siglo VI (especialmente tras la expulsión de los visigodos de la Novempopulania, actual Gascuña, tras la batalla de Vouillé, en 507).

La frontera sur del Ducado de Vasconia, en permanente enfrentamiento con la Hispania visigoda, viene delimitada por el hallazgo de vestigios arqueológicos, principalmente necrópolis de guerreros, que trazan una línea que pasa por Buzaga, al sur de Pamplona, y luego por San Pelayo en Alegría-Dulantzi, Aldaieta, junto a Nanclares de Gamboa, y Finaga en Basauri (Bizkaia). Al sur de esta línea se encontraría una tierra de nadie montañosa, donde se encuentran eremitorios rupestres, como el de Laño en Treviño, a los que nos referiremos luego.

Esta frontera se mantuvo a partir del año 711, tras la desaparición del poder visigodo y la islamización de Hispania. De esa época proviene la primera mención a Álava en las crónicas hispanomusulmanas. Para ellos era Al-laua. Siendo Laua la Llanada, que hoy llamamos Lautada. Laua en euskara significa precisamente llanura o planicie. El país al que pertenecía Al-laua, según esas mismas crónicas, era la Galia Comata, que era como llamaban a esa zona fronteriza del Ducado de Vasconia que desde 769 había sido conquistado por el rey franco Carlomagno.



Este hecho da lugar a la aparición en la historia de unos nuevos protagonistas, los navarri, citados en las crónicas francas como los vascones rebeldes al dominio franco. El cronista Einckhart nos dice en la biografía de Carlomagno, escrita entre 829 y 836, “Ipse per bella memorata primo Aquitaniam et Wasconiam totumque Pyrinei montis iugum et usque ad Hiberum amnem, qui apud Navarros ortus”, es decir, “Él mismo [Carlomagno] en memorable guerra sometió primero a Aquitania y a Vasconia y todos los montes Pirineos y hasta el río Ebro, que nace junto a [las tierras de] los Navarros”.

Pura propaganda política, porque Carlomagno había visto frustrados sus deseos de dominio hasta el Ebro en 778, siendo derrotado en Roncesvalles, precisamente por los navarros, cuando se retiraba hacia Francia. Y fue también allí, en Orreaga, donde su hijo Ludovico Pío fue vencido el año 824, tras lo cual fue instaurado el Reino de Pamplona, en la persona de Eneko Xemeniz, llamado “Aritza”.

La Araba de entonces, que comprendía la Llanada y poco más, se inscribe en el territorio pamplonés, presionado por el emirato de Córdoba por el sur y por el reino astur-leonés, sucesor del de los visigodos, por el oeste. La crónica de Alfonso III de León, que nos remite a los hechos del reinado de Alfonso I (739-757), nos informa de que “Álava, Bizkaia, Alaon [probablemente Ayala] y Orduña, ocurre que están poseídas por los suyos, del mismo modo que Pamplona, Deio y la Berrueza”.



Imagen caricaturizada del jesuita José Moret Mendi

Una tradición recogida por el Padre José Moret Mendi, miembro de la Compañía de Jesús y cronista oficial del Reino de Navarra entre 1654 y 1687, nos dice que el rey Eneko Arista habría donado, en 839, a su alférez mayor, Eneko de Lane o de Lalanne, “un valle y monte por nombre Larrea, que dice está a la entrada de Álava, desde el río hasta la montaña alta de Guipúzcoa llamada Arbamendi y una torre que el Rey había edificado”.

De esta manera llegamos al reinado de Sancho III el Mayor, entre 1004 y 1035, durante el que todo el territorio de lo que hoy es Álava forma parte de Navarra. De esa época, año 1025, data el documento conocido como “Ferro de Álava” o “Reja de San Millán”, en el que se relacionan los tributos que en forma de rejas de hierro pagaban los pueblos de Álava al monasterio navarro-riojano de San Millán de la Cogolla.

Este nombre primitivo de Gaste(h)iz empezó su declive a causa del nuevo impuesto en la fundación de la villa por el rey navarro Sancho el Sabio, en el año 1181. Como es sabido, el monarca llamó a la villa Nova Victoria, con un nombre propagandístico que no refleja hecho alguno de armas, pero en medio de un largo conflicto con la corona de Castilla. El nombre antiguo es citado igualmente en ese documento fundacional:

«...vobis ómnibus populatoribus meis de Nova Victoria (...) in praefata villa cui novum nomen imposui scilicet Victoria, quae antea vocabatur Gasteiz.»

«a todos vosotros mis pobladores de Nueva Victoria (...) en la susodicha ciudad a la que impuse el nuevo nombre de Victoria, que antes se llamaba Gasteiz.»

También en lengua vasca se extendió el uso de Vitoria, perdiéndose el de Gasteiz, incluso en la toponimia menor; es decir, hay Bitoriabidea, 'camino de Vitoria', por ejemplo, pero no Gasteizbidea. Junto a la forma Bitoria, hay que anotar Bituria, atestiguada al menos en Arratia; en Bituria nos encontramos probablemente con una forma analógica influida por los numerosos nombres en -uri (Basauri), etc.) y una interpretación de la última vocal como artículo vasco (como en Busturi-a, por ejemplo).

Muchos autores han venido identificando Vitoria con Victoriacum, la ciudad supuestamente fundada por Leovigildo. Para ello no hay más prueba que el breve pasaje de Juan de Biclario, obispo de Gerona (siglos VI-VII). Sobre este asunto, cabe mencionar el artículo de Odón de Apraiz «La fundación de Vitoria: ¿Leovigildo o Sancho de Navarra?» (1967), en que se desbarata dicha identificación.

Concedido el fuero de villa en 1181, Vitoria obtuvo el título de ciudad el 20 de noviembre de 1431, entregado en Medina del Campo por el rey Juan II, según recoge Iñaki Bazán en la Gaceta Municipal:

«...merced de hacer y por la presente hago ciudad a la dicha villa de Vitoria y quiero que de aquí en adelante sea ciudad y sea llamada la ciudad de Vitoria y haya y goce en cuanto ciudad de todas las preeminencias y prerrogativas y privilegios que cada una de las otras ciudades de los mis reinos.»

La etimología de Gasteiz no es segura. Alfonso Irigoyen, en su artículo de 1981, «Sobre el topónimo Gasteiz y su entorno antroponímico», VV. AA., Vitoria en la Edad Media, 621-652, cree que Gasteiz proviene de un antiguo adjetivo gartze, 'joven', atestiguado después gazte. Según el académico vizcaíno, de Gartze como nombre propio saldría Gartzeiz, dentro de un paradigma regular que presenta ejemplos como Otso(a) / Otsoiz, Sermen / Sermenoz, etc. En resumen, Gasteiz sería nombre de persona impuesto a la aldea, en una época indeterminada, en todo caso antes del siglo XI, que aparece por vez primera en la Reja de Álava (año 1025) con la forma Gastehiz.

Julio Caro Baroja menciona (Materiales para una historia de la lengua vasca en su relación con la latina, 103) la forma Gasteici, pero sin indicar fuentes latinas. Parece más lógico pensar que la forma vasca Gazte-iz / Gaste-iz, como otras muchas, se acogió al modelo general del genitivo latino -ici, nominativo -icus, pero con esa raíz vasca.

Recientes investigaciones históricas han aportado nuevos datos que se añaden a la larga lista. Ernesto García en su libro *Gobernar la ciudad en la Edad Media: Oligarquías y élites urbanas en el País Vasco* saca a la luz una cita de 1485, extraída de las Actas Municipales, en la que se hace referencia a la existencia de la Ermita de Gasteays en la ciudad de Vitoria:

En la hermyta de Gasteays desta dicha ciudad estando ende juntos el alcalde y regidores e procurador e deputados...

Existe otra vía de investigación que no ha sido suficientemente estudiada, la de la identificación de Gasteiz con Castellaz. Henrike Knörr en su trabajo «Sobre la recogida y el estudio de la Toponimia...» publicado en *Onomasticon Vasconiae*, 4, explora la citada vía:

...en textos anteriores (esto es lo importante) a 1181 se suele citar [Castellaz] junto a Treviño, por ejemplo en la conocida concordia de Sancho el Sabio con Alfonso VIII en 1179: «Insuper ego, Sancius, rex Navarrae, relinquo Alauensibus suas hereditates, excepto Castellaz et Treuinno». Si esta identificación Castellaz = Gasteiz es correcta, resulta evidente que Gasteiz, antes de recibir el fuero de población en 1181, era para el rey navarro una fortaleza muy importante, y una aldea, sí, pero que ya en 1025 pagaba 3 rejas, es decir, que tenía unas treinta familias.

Gasteiz volvió por la vía culta (Landázuri, Becerro de Bengoa, Los Apraiz, etc.), hasta serle otorgado el carácter oficial tras la restauración democrática. El 31 de julio de 1979 se aprobó una moción en la que se acordaba que la denominación oficial de esta ciudad y de su término municipal fuera la de Vitoria-Gasteiz. A continuación, las Juntas Generales de Álava, en sesión ordinaria de 25 de noviembre de 1979, acordaron que la Hermandad y Cuadrilla de Vitoria pase a denominarse, en lo sucesivo, Hermandad y Cuadrilla de Vitoria-Gasteiz.

El primitivo asentamiento (siglo VIII)

Según apuntan los hallazgos arqueológicos realizados en la [catedral de Santa María](#), el primer asentamiento que tuvo continuidad temporal (dando finalmente lugar a Vitoria) data de las primeras décadas del siglo VIII. No es seguro que esa primitiva aldea ya se denominase Gasteiz, pero parece claro que estaba situada en todo lo alto de la colina alrededor de la cual fue configurándose el actual casco medieval.

Primera mención documental (año 1025 ca.)

Según muestra la [reja de San Millán de la Cogolla](#), en el siglo XI la mayoría de topónimos de la [Llanada Alavesa](#), donde se encuentra Vitoria, eran de origen vasco incluyendo algunos otros de origen romance. La reja de San Millán es un documento del año 1025 que lista una serie de poblaciones que pagaban [diezmos](#) al [monasterio de San Millán](#). La primera mención documentada de una aldea denominada Gasteiz se encuentra en dicho documento, aunque no se cita la localización de dicha aldea. Este mismo documento menciona igualmente muchas de las poblaciones que componen actualmente el municipio de Vitoria.

Entre los siglos VIII al XI la Llanada alavesa se encuentra bajo la órbita del reino de León, posteriormente bajo el Condado de Castilla, primero, desde su surgimiento con [Fernán González](#) en 931 y, después, a la [Corona de Castilla](#) cuando esta fue fundada gracias al reparto del reino Navarro que hace [Sancho III de Navarra](#) a su muerte en 1035.

Concesión del primer fuero documentado (año 1181)

En el año 1181, [Sancho VI de Navarra](#) concedió un fuero de población al asentamiento preexistente, eligiendo para él la denominación de *nova Victoria* (... *novum nomen imposui scilicet Victoria quae antea vocabatur Gasteiz...* / «... a la que impuse el nuevo nombre de Vitoria que antes se llamaba Gasteiz...»). Una de las razones que probablemente impulsaron esta iniciativa por parte del navarro, fue la de crear una línea defensiva (que conformarían también [Antoñana](#), [Bernedo](#), [La Puebla de Arganzón](#) y [Laguardia](#)) para hacer frente al reino de Castilla, una línea que protegiese los territorios que recientemente había ocupado aprovechando la guerra civil castellana que se originó en la minoría de edad de [Alfonso VIII](#).^[43] Recientes investigaciones^[44] sugieren además que [Sancho VI](#), cuando emplea el término *nova Victoria* en el fuero se está refiriendo a una nueva ampliación del primitivo recinto amurallado (de ahí la necesidad de especificar lo de *nova*). Esta ampliación, que tradicionalmente se ha atribuido a una iniciativa del rey castellano [Alfonso VIII](#), habría comportado el surgimiento de las actuales calles [Correría](#), [Zapatería](#) y [Herrería](#). Esta hipótesis aporta también argumentos que sugieren que este fuero de 1181 fue concedido específicamente a esa nueva parte de la población y no al conjunto del asentamiento.

*

**Calles Vitorianas
en foto,
con anécdotas,
curiosidades,
Y
fotos de más
de 100 años.**

TOMO-16

1.- PRIMERAS FOTOS DEL TRENICO

El "Trenico" (el **Ferrocarril Vasco-Navarro**) fue mucho más que un transporte para Vitoria-Gasteiz; fue un eje de vida que dejó un sinfín de historias populares desde su inauguración en **1927** hasta su cierre en **1967**.

Aquí tienes algunas de las anécdotas y curiosidades más recordadas:

Anécdotas y Curiosidades

"El alma de mujer": Se le conoce así porque, excepcionalmente para la época, muchas de sus estaciones estaban gestionadas por **mujeres jefas de estación**, como Merche Olejua.

Velocidad de "paseo": Una de las bromas más comunes entre los vitorianos era que se podía bajar del tren en marcha para coger flores o espárragos y volver a subir sin que este se hubiera alejado demasiado, debido a su **lentitud** en ciertos tramos de subida.

Puntos críticos en la ciudad: El tren atravesaba Vitoria por zonas que hoy son irreconocibles como vías ferroviarias. Por ejemplo, existía un famoso **paso a nivel en la calle Olaguibel**, que marcaba el ritmo diario de los vecinos.

Los "automotores" de lujo: A pesar de su fama de lento, fue pionero en España al usar **electricidad** en gran parte de su recorrido, y sus coches de color madera son recordados con gran nostalgia por quienes viajaban de niños hacia Estella o Bergara.

Uso estacional: Era el transporte favorito para las romerías, especialmente para ir al **Santuario de Estíbaliz**, donde los vagones iban literalmente abarrotados de gente.

El Trenico hoy: De vía a Vía Verde

Tras su clausura hace más de 50 años, su trazado se ha transformado en una de las rutas de ocio más importantes de Álava:

Vía Verde del Vasco-Navarro: Es la más larga de Euskadi, permitiendo recorrer a pie o en bici los antiguos túneles e infraestructuras rehabilitadas.

Memoria viva: Recientemente se han instalado puntos de memoria en la ciudad, como en la **calle Los Herrán**, para que las nuevas generaciones no olviden por dónde pasaba el viejo tren.



Anglo Vasco-Navarro en Los Herrán. Inauguración 1889. Primer tren de pruebas en Vitoria –Ciudad, 20 enero 1888.



el viaje de inspección oficial o de pruebas del tramo Vitoria-Estella, realizado poco antes de su inauguración definitiva en 1927.



Ingenieros y directivos del Ferrocarril Vasco-Navarro



Alejandro Mendizábal Peña (sentado en el centro).



Alejandro Mendizábal Peña (sentado en el centro).



Alejandro Mendizábal Peña (sentado a la derecha). Equipo de confianza de Mendizábal.



Alejandro Mendizábal Peña (sentado a la derecha). Equipo de confianza de Mendizábal.



El emblemático Túnel de Laminoria o el de Neresnica (Krupina), hacia 1927.



Inauguración del tramo Vitoria-Estella del Vasco-Navarro, el 23 de septiembre de 1927.



Tren inaugural de la sección de Vitoria a Estella, abierta al servicio el 23 de Septiembre de 1927. la locomotora de vapor nº 14, una robusta máquina del tipo 131T (Prairie) fabricada por La Maquinista Terrestre y Marítima (MTM) en Barcelona.



Cardenal Fernando Quiroga Palacios (Arzobispo de Santiago y figura muy influyente de la época)



Miguel Primo de Rivera en el centro y Alejandro Mendizábal Peña



Miguel Primo de Rivera en el centro y Alejandro Mendizábal Peña



Miguel Primo de Rivera en el centro y Alejandro Mendizábal Peña



Cardenal Fernando Quiroga Palacios (Arzobispo de Santiago y figura muy influyente de la época)



Grupo de facultativos de la línea, ingenieros, ayudantes y capataces, en la estación de Marín,



En este evento participó el general Miguel Primo de Rivera. **la inauguración del tramo que unía finalmente Vitoria con Estella.**



A "El Trenico" se le llamaba popularmente el **"tren de las mujeres"**



**Primer convoy que recorrió la línea completa del Ferrocarril Vasco-Navarro
el 23 de septiembre de 1927.**



Miguel Primo de Rivera, el tercer civil desde la izquierda en la fila principal



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



La asistencia masiva de la sociedad burguesa y técnica de la época.



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



Alejandro Mendizábal Peña, el ingeniero director y arquitecto de la línea.



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



Posiblemente del Batallón Ibiza rindiendo honores con sus fusiles.



Recibimiento al Ministro de fomento Abilio calderón, en Vitoria

Debido a que el ferrocarril Vasco-Navarro se inauguró por tramos a lo largo de casi 40 años, hubo diferentes ministros de Fomento implicados en sus hitos principales.

El ministro de Fomento en la inauguración del tramo final y más emblemático (Vitoria-Estella) fue **Rafael Benjumea y Burín**, conde de Guadalhorce, el **23 de septiembre de 1927**. A este evento también asistió el general **Miguel Primo de Rivera**.

A continuación se detallan los ministros de las inauguraciones clave de la línea:

Ministros según el tramo inaugurado

Primer tramo (Vitoria - Leintz Gatzaga/Salinas de Léniz): Inaugurado el **17 de febrero de 1889**. El ministro de Fomento en esa fecha era **José Canalejas y Méndez** (bajo el gobierno de Sagasta).

Tramo Vitoria - Bergara (Mekolalde): Inaugurado el **3 de septiembre de 1919**. En ese momento, el ministro de Fomento era **Abilio Calderón Rojo**. El presidente del Consejo de Ministros, **Joaquín Sánchez de Toca**, también participó en el viaje inaugural.

Tramo Vitoria - Estella (Culminación de la línea): Como se mencionó, fue inaugurado en **septiembre de 1927** por el ministro **Rafael Benjumea y Burín**. Este tramo unió finalmente Álava y Navarra, completando el trazado del popularmente conocido como "El Trenico".

cierre de la línea

Décadas después, en **1967**, los ayuntamientos de la zona intentaron evitar el cierre de la línea enviando peticiones al entonces ministro de Obras Públicas (que había asumido las competencias ferroviarias del antiguo Fomento), **Federico Silva Muñoz**, aunque no tuvieron éxito y el tren dejó de funcionar el 31 de diciembre de ese año.



Miguel Primo de Rivera (centro, saludando). El jefe del Gobierno en ese momento.



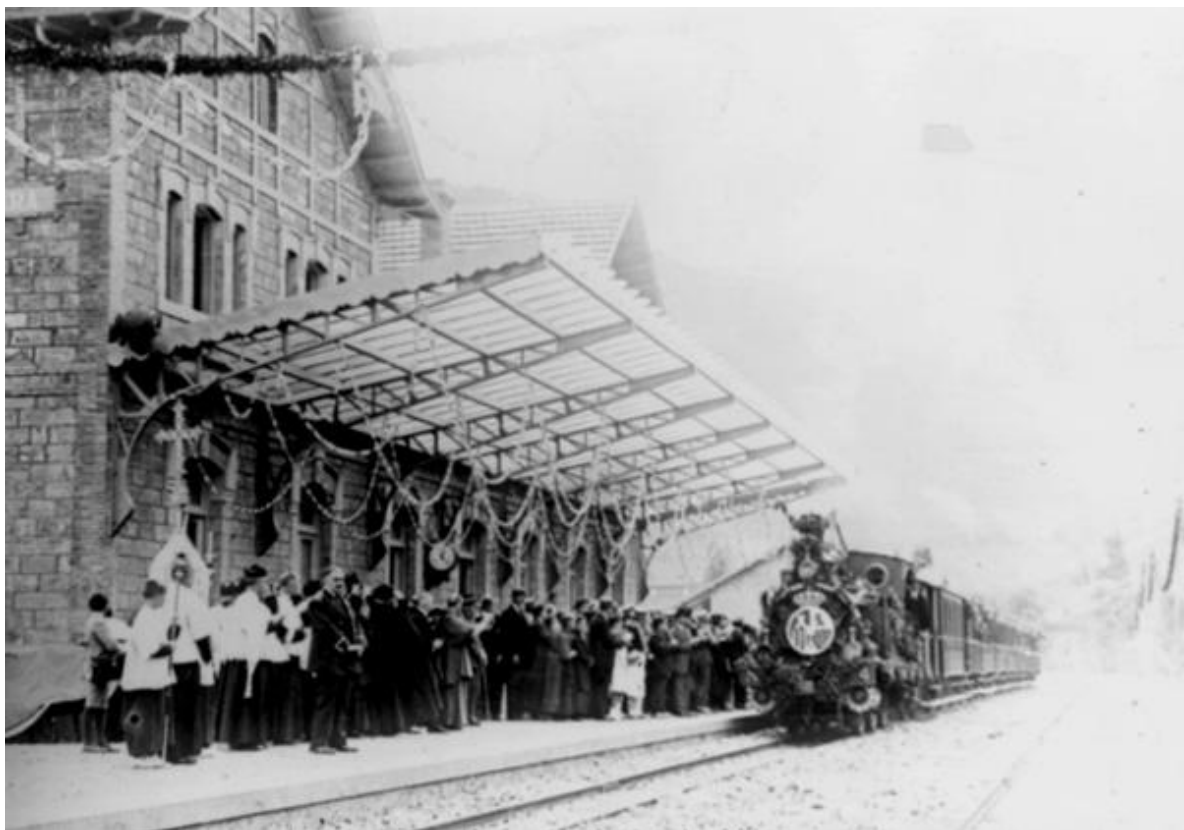
Recibimiento al Sr. Ministro de Fomento, llegando a la estación de Escoriaza.



Llegada de "El Trenico" para los pueblos de la montaña.



Plaza de los Fueros de Estella-Lizarra durante las celebraciones por la inauguración del Ferrocarril Vasco-Navarro, el 23 de septiembre de 1927.



Inauguración de la sección de Vitoria a Mekolalde.



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



La 14 detenida en la estación de Zubielqui en cabeza del tren inaugural Vitoria-Estella en septiembre de 1927 (Archivo Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril)



Anglo Vasco- Navarro, año 1919. Inauguración del tramo Vitoria – Mecolalde



Inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Vasco-Navarro el 23 de septiembre de 1927.



Estación del ferrocarril Vasco-navarro.1936



Proximidades de Judizmendi. (se ve al fondo) Construcción del ferrocarril Vasco-Navarro.1914



Estación de Estella-Lizarrá del Vasco-Navarro



locomotora.1912



Trabajadores de las obras de construcción del ferrocarril Vasco-Navarro.-1915

2.- COLECCIÓN JUAN M^a ZUBIA

Juan María Zubia Ugarte fue una figura técnica fundamental en la historia operativa del ferrocarril Vasco-Navarro, aunque no ocupó el cargo de ministro de Fomento.



Su vinculación principal con la línea fue la siguiente:

Cargo: Ejerció como **Ingeniero Industrial y Jefe de Movimiento** de los Ferrocarriles Vasco-Navarros.

Papel en la empresa: Fue el máximo responsable de la organización del tráfico y el funcionamiento diario de los trenes en la red de vía estrecha que unía Vitoria con Bergara y Estella.

Trayectoria posterior: Tras la integración de las líneas de vía estrecha en la empresa estatal, ocupó puestos de alta dirección en **FEVE** (Ferrocarriles de Vía Estrecha), siendo jefe de la zona de Vitoria.

Es común que su nombre aparezca vinculado a las inauguraciones o hitos del ferrocarril debido a su responsabilidad técnica en la puesta en marcha de los servicios, especialmente en la etapa de madurez de la línea tras la gran inauguración de 1927.



01- Construcción del ramal de Estibaliz.1. Foto Santuario de Estibaliz



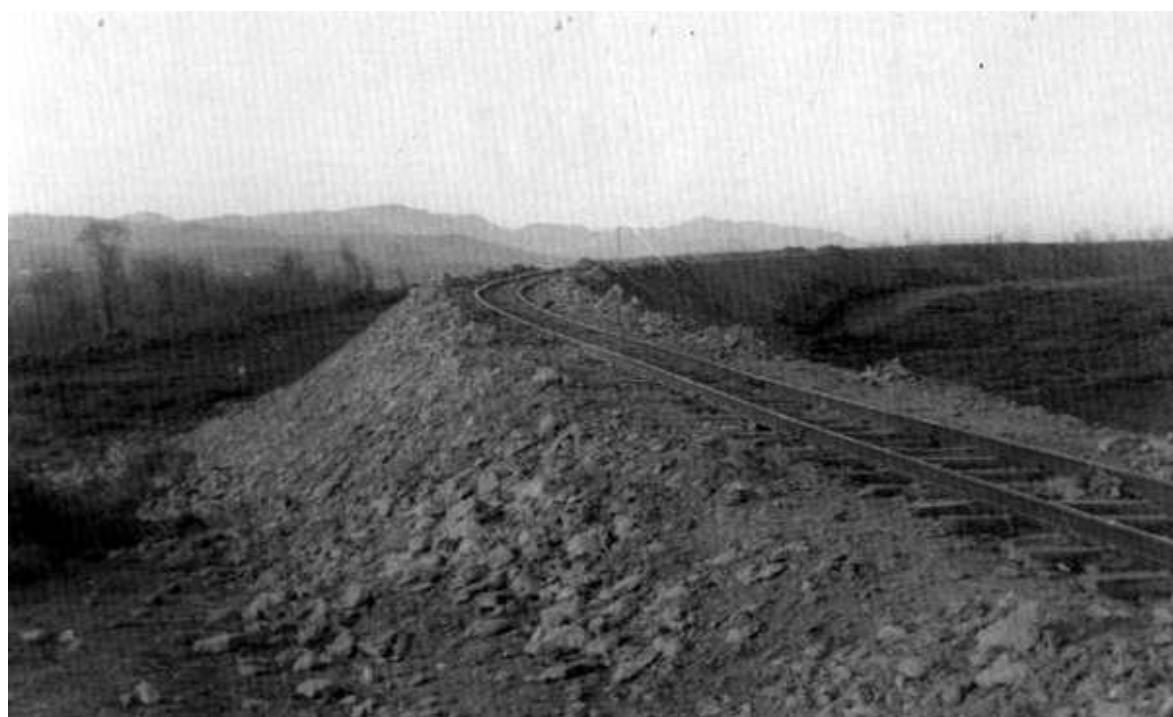
002. Construcción del ramal de Estibalíz-2. Foto Santuario de Estibalíz



003. Construcción del ramal de Estibalíz-3. Foto Santuario de Estibalíz



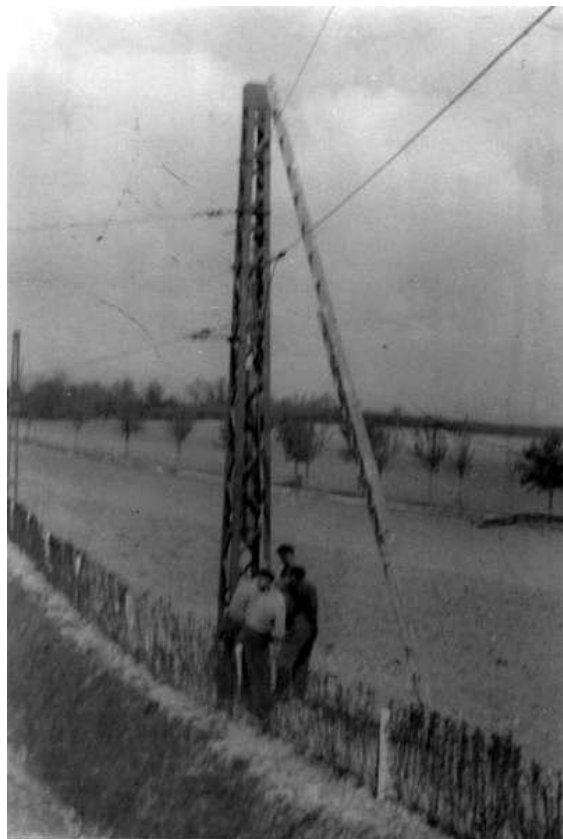
004. Construcción del ramal de Estibalíz-4. Foto Santuario de Estibaliz



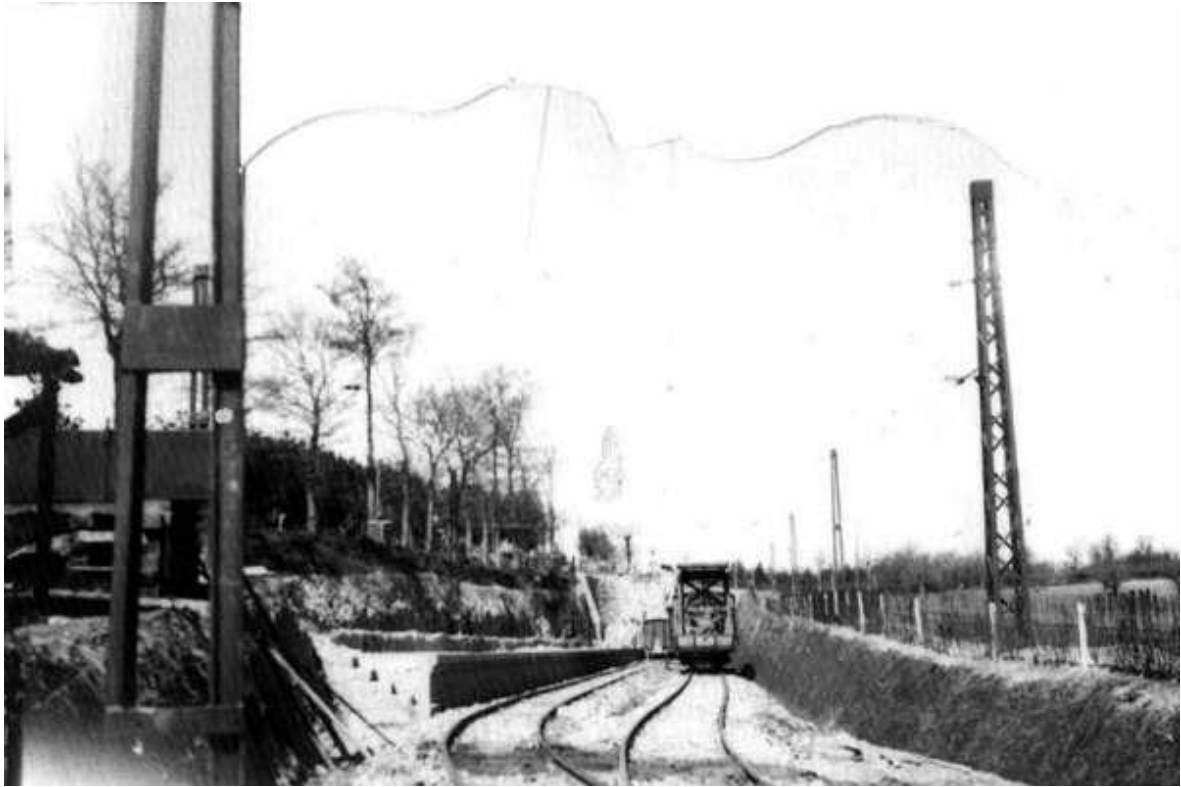
005. Construcción del ramal de Estibalíz-5. Foto Santuario de Estibaliz



006. Construcción del ramal de Estibalíz-6. Foto Santuario de Estibaliz



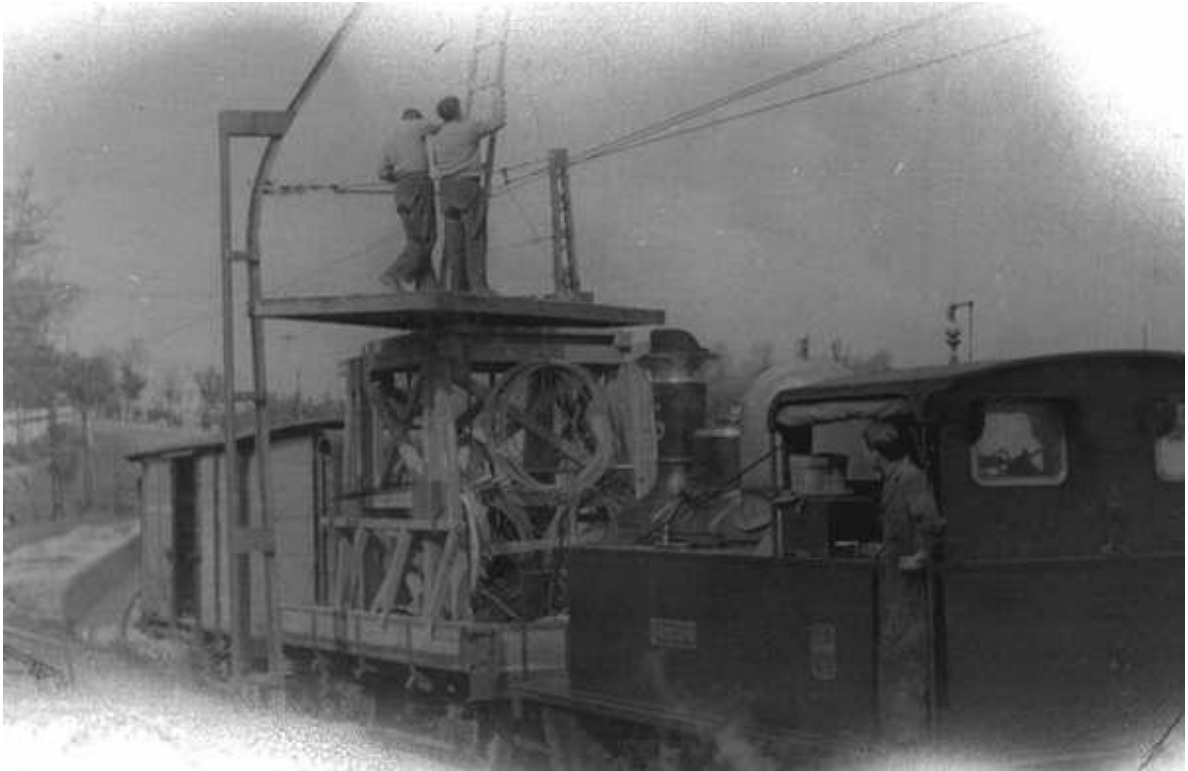
007. Construcción del ramal de Estibalíz-7. Foto Santuario de Estibaliz



008. Construcción del ramal de Estibaliz-8. Foto Santuario de Estibaliz



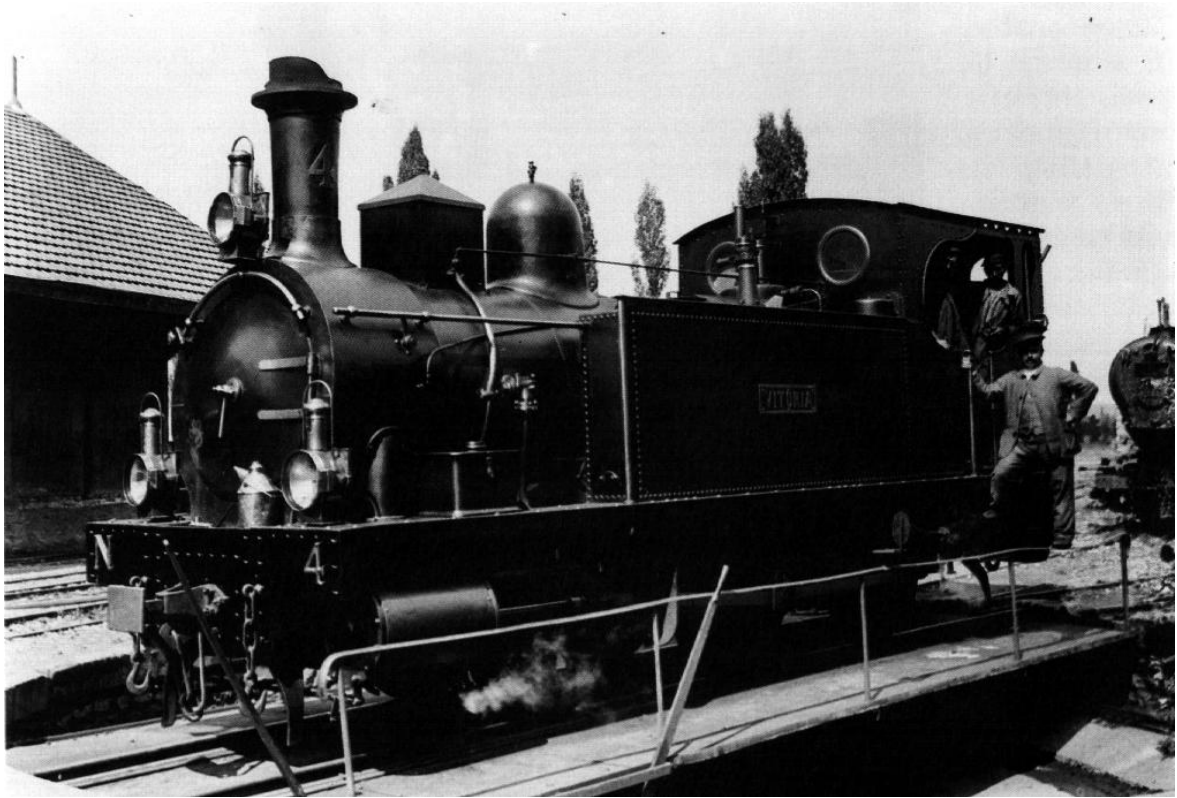
009. Construcción del ramal de Estibaliz-9. Foto Santuario de Estibaliz



010. Construcción del ramal de Estibáliz-10. Foto Santuario de Estíbaliz



011. Construcción del ramal de Estibáliz-11. Foto Santuario de Estíbaliz



Ferrocarril Anglo – Vasco – Navarro



Locomotora



012. Construcción del ramal de Estibáliz-12. Foto Santuario de Estíbaliz



015. Construcción del ramal de Estibáliz-15. Foto Santuario de Estíbaliz



016. Construcción del ramal de Estibalíz-16. Foto Santuario de Estíbaliz



017. Construcción del ramal de Estibalíz-17. Foto Santuario de Estíbaliz



018. Construcción del ramal de Estíbaliz-18. Foto Santuario de Estíbaliz



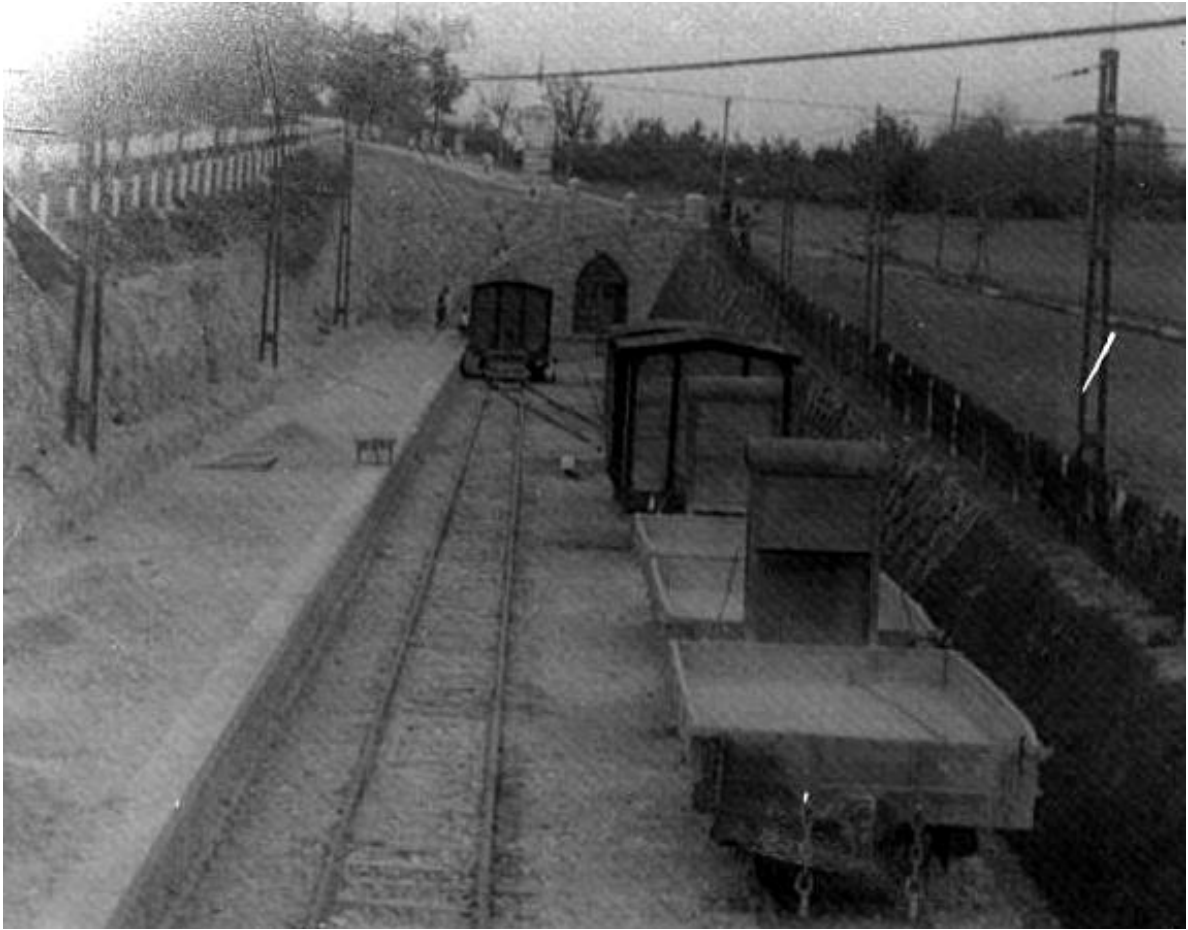
019. Construcción del ramal de Estíbaliz-19. Foto Santuario de Estíbaliz



020. Construcción del ramal de Estibáliz-20. Foto Santuario de Estíbaliz



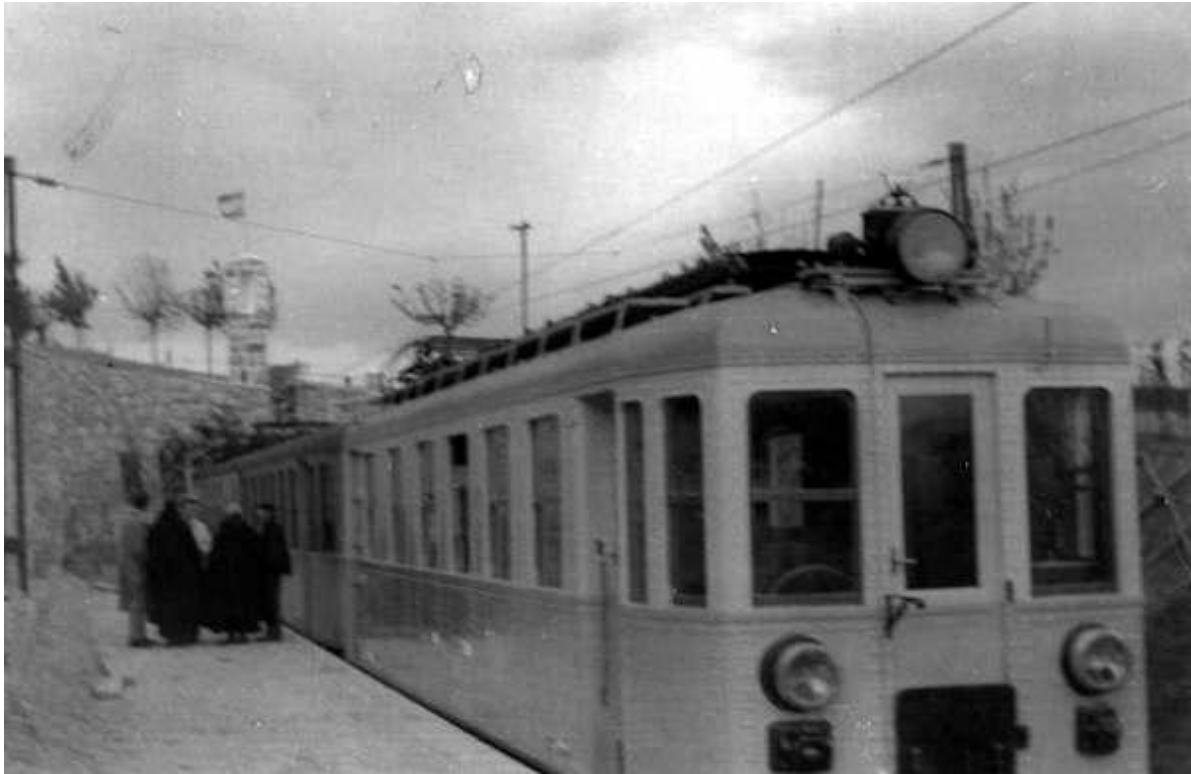
021. Construcción del ramal de Estibáliz-21. Foto Santuario de Estíbaliz



022. Construcción del ramal de Estibalíz-22. Foto Santuario de Estíbaliz



023. Construcción del ramal de Estibalíz-23. Foto Santuario de Estíbaliz



024. Construcción del ramal de Estibáliz-24. Foto Santuario de Estíbaliz



025. Construcción del ramal de Estibáliz-25. Foto Santuario de Estíbaliz



026. Construcción del ramal de Estibáliz-26. Foto Santuario de Estíbaliz



027. Construcción del ramal de Estibáliz-27. Foto Santuario de Estíbaliz



028. Construcción del ramal de Estibalíz-28. Foto Santuario de Estíbaliz



030- Escoriaza-1



031- Escoriaza-2



034- Subiendo a Salinas de Leniz-3

EL TREN DE ESTIBALIZ

«Esta pequeña obra de ingeniería, tiene su fin altamente espiritual, al contribuir a la empresa católica que hoy surge en España, y a la que el pueblo alavés aporta su brillante tradición y su veneración actual.

Los trenes que desde ahora transportarán a la cima del Santuario a las multitudes devotas de la Santísima Virgen de Estibáliz, serán testamento constante del afán que hemos sentido por tan feliz realización, debida a la iniciativa de la Diputación y del Ayuntamiento, recogida activamente por el Ministerio de Obras Públicas. Comendado del Consejo Directivo de Explotación de FF. por el Estado.

En estas notas gráficas quedan registrados diversos aspectos de la construcción del ferrocarril Vasco-Navarro de Estibáliz, en la que técnicos y obreros han trabajado con verdadero énfasis.—Desde ahora, el tren de Estibáliz circulará diariamente, para mayor comodidad de los peregrinos que acuden al Santuario de Estibáliz.



035- El tren de Estibáliz-1. Santuario de Estibáliz.



HACE TRES AÑOS...

Se puso y bendijo la primera piedra del apartadero ferroviario del Vasco-Navarro al Santuario de Estibáliz.

Un alto ideal, ayudado por la técnica, ha hecho de todo una bella realidad.



Llegada del tren inaugural.

2 de Mayo de 194

Fecha memorable en los anales del Santuario de Estibáliz.

El tren, oblicuo sobre la vía, la sagrada colina.



La inauguración al acto inaugural celebrado bajo una torrencial lluvia.



Una vista de la estación terminal de Estibáliz.

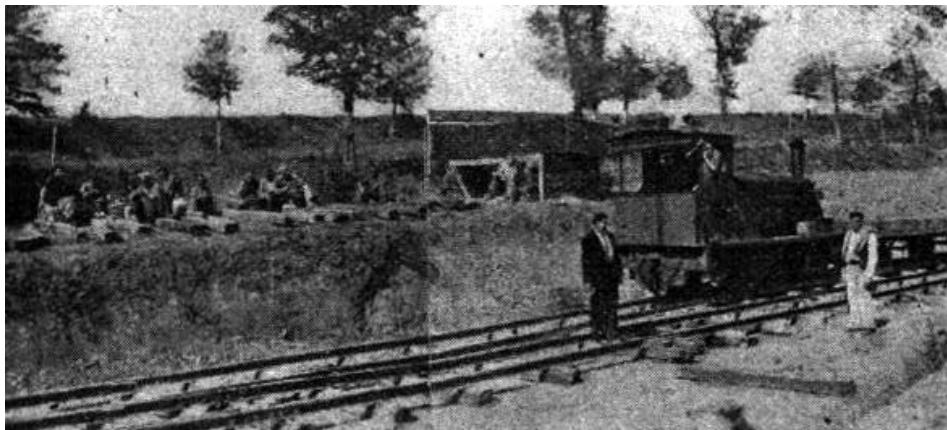


La madrina, señora María Mendizabal, corta la simbólica cinta para dar paso al tren.



Las Autoridades e Ingenieros con la Madrina, ante la puerta «cristal» del Santuario.

036- El tren de Estibáliz-2. Santuario de Estibáliz.



037- La máquina y el tren de trabajo coronan la cima de Estíbaliz el 1-10-1947. Santuario de Estíbaliz



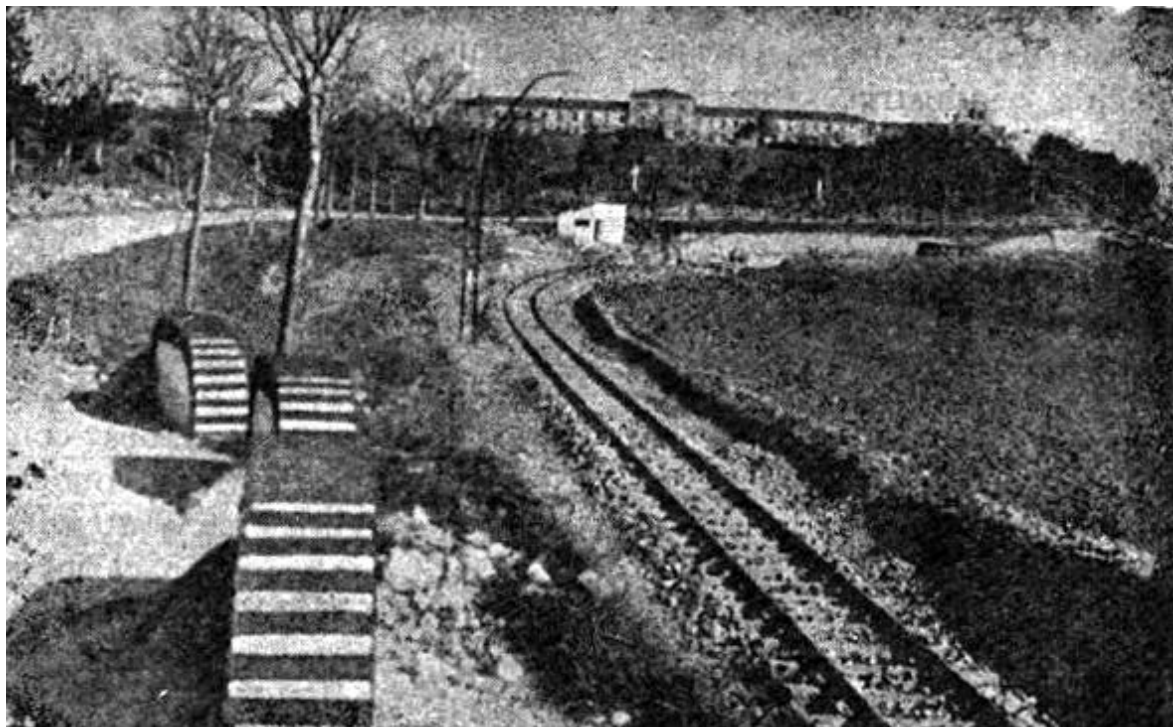
038- Ultimos toques a la estación de Estibaliz-1. Santuario de Estíbaliz.



039- Últimos toques a la estación de Estibaliz-2. Santuario de Estíbaliz.



040- Ultimos toques a la estación de Estibaliz-3. Santuario de Estíbaliz.



041- Ultimos toques a la estación de Estibaliz-4.Santuario de Estíbaliz.



042- De Marulanda a Salinas de Leniz



043. Tren en las proximidades de Maestu. Foto A. Lz.de Guereñu. Archivo Provincial de Álava



044. Estación de Vitoria-Norte. Foto Schommer Koch. Archivo Provincial de Álava



045. Empleado del Ferrocarril. Foto. Schommer Koch. Archivo Provincial de Álava



046. Empleados del Ferrocarril. Foto. Schommer Koch. Archivo Provincial de Álava



047. Automotor Electrico-1. Foto. Schommer Koch. Archivo Provincial de Álava



048. Automotor Electrico-2. Foto. Schommer Koch. Archivo Provincial de Álava



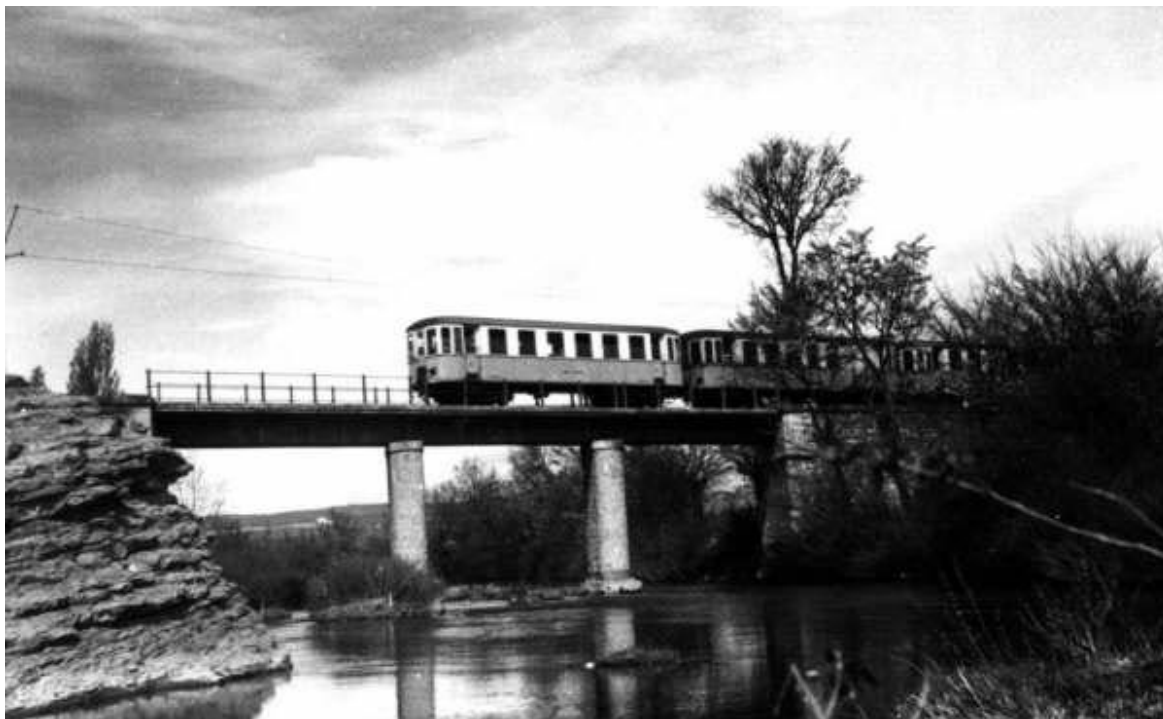
049. Automotor MDD-1 circulando por Gamarra. Foto. Schommer Koch. Archivo Provincial de Álava



050. Comboy eléctrico circulando hacia Gamarra. Foto. Schommer Koch. Archivo Provincial de Álava



051. Mercancías en el puente de Escalmendi. Foto. Schommer Koch. Archivo Provincial de Álava



052. Tren de pasajeros en el puente de Escalmendi-1. Foto. Schommer Koch. Archivo Provincial de



053. Tren de pasajeros en el puente de Escalmendi-1. Foto. Schommer Koch. Archivo Provincial de



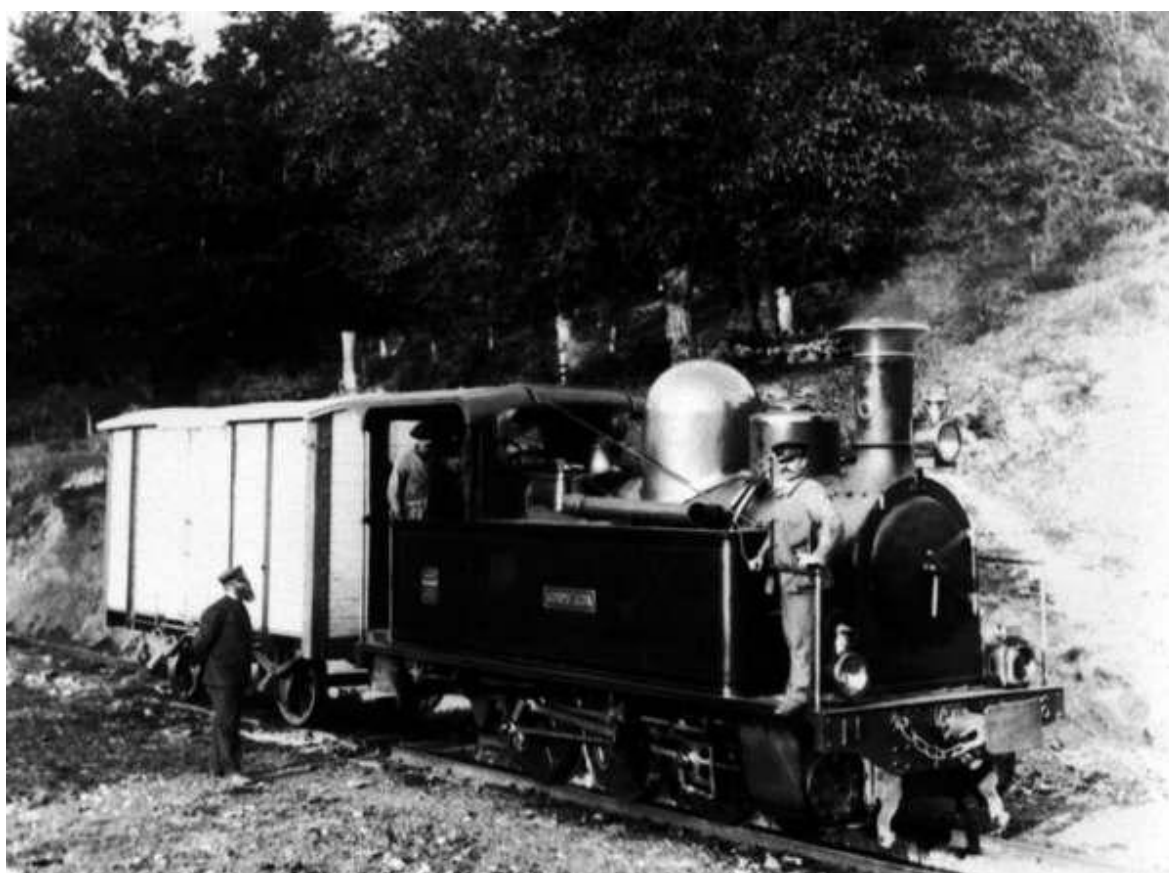
054. Tren saliendo de Vitoria hacia Olárizu-2. Foto. Schommer Koch. Archivo Provincial de Álava



055. Empleados del Vasco, en la estación de Vitoria-Norte. Foto Schommer Koch. Archivo Provincial



056. Vagón salón del Vasco-Navarro. Foto. Schommer Koch. Archivo Provincial de Álava



057. Locomotora Guipúzcoa en la subida de Salinas. Foto Baraibar. Archivo Provincial de Álava



058. Locomotora de vapor camino de Gamarra. Foto. A. Lz. Guereñu. Archivo Provincial de Álava



059. Estación de Vitoria-Norte. Foto. A. Lz. de Guereñu. Archivo Provincial de Álava



061. Viaducto de Arquijas. Foto. A. Lz. de Guereñu. Archivo Provincial de Álava



062. El Trenico por la Llanada Alavesa. Foto. A. Lz. de Guereñu. Archivo Provincial de Álava



063. Construcción del ferrocarril. Foto E. Guinea. Archivo Municipal Vitoria-Gasteiz.



064. Construcción del ferrocarril-2. Foto E. Guinea. Archivo Municipal Vitoria-Gasteiz.



065. Locomotora sin identificar. Foto E. Guinea. Archivo Municipal Vitoria-Gasteiz.



066. Estación de Vitoria-Ciudad. Foto. Arque. Archivo Municipal Vitoria-Gasteiz.



067. Accidente en Marín-1. Foto. Arque. Archivo Municipal Vitoria-Gasteiz.



068. Accidente en Marín-2. Foto. Arque



069. Accidente en Marín-3. Foto. Arque



070. Estación de Mondragón-1



071. Estación de Mondragón-2



072. Estación de Durana



073. Estación de Retana



074. Estación de Villarreal



075. Estación de Landa



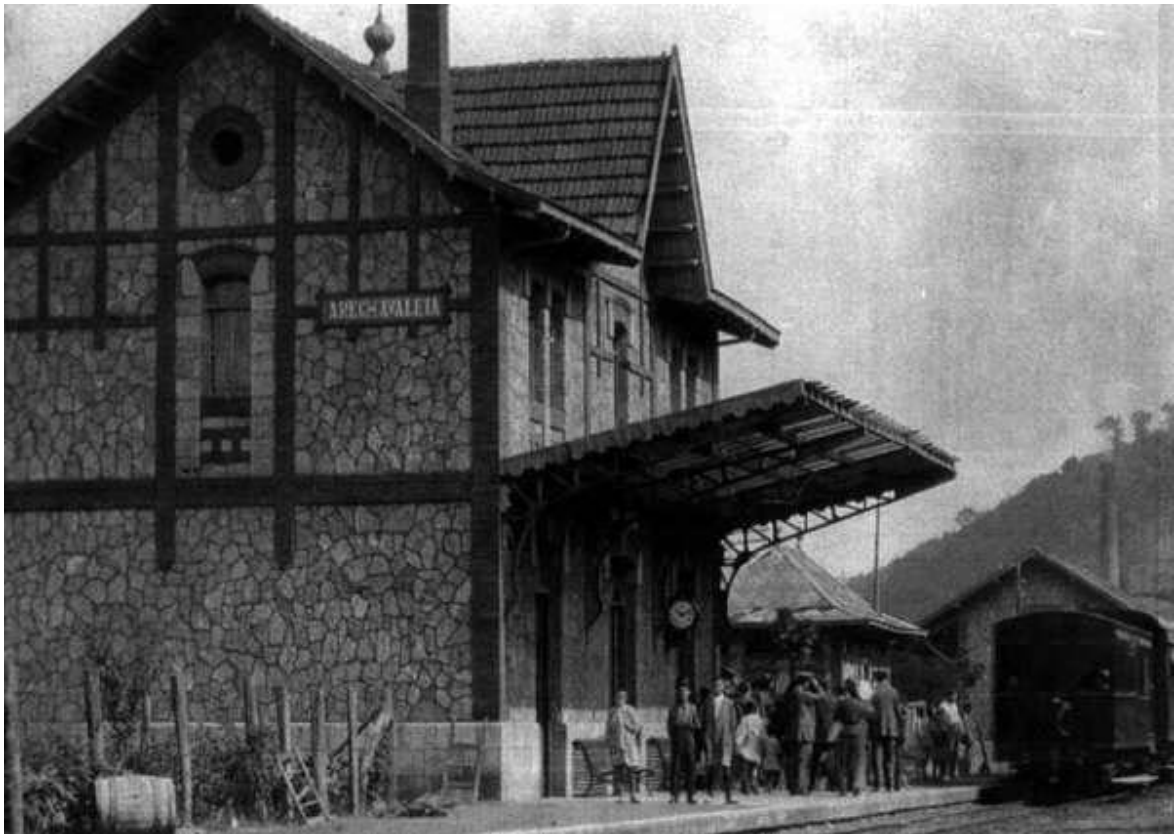
076. Estación de Salinas de Leniz



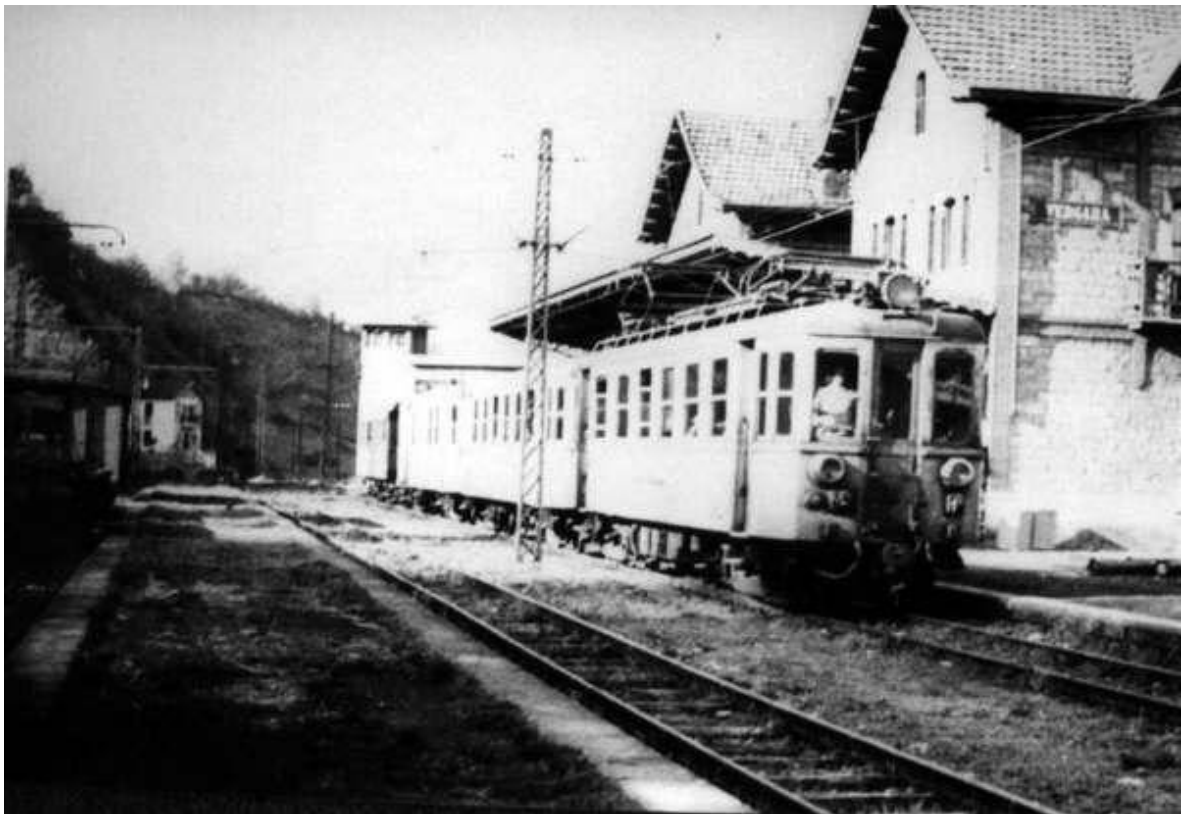
077. Estación de Marín



078. Estación de Escoriaza



079. Estación de Aretxabaleta



080. Estación de Vergara

3.- FOTOS DEL LIBRO DE JUANJO OLAIZOLA

Juanjo Olaizola (Juan José Olaizola Elordi) es un reconocido historiador y experto en el ámbito ferroviario, especialmente conocido por su labor como director del **Museo Vasco del Ferrocarril** de Euskotren en Azpeitia.

Perfil y Trayectoria

Investigación Histórica: Es doctor en Historia y ha dedicado gran parte de su carrera a la investigación y divulgación de la historia ferroviaria, con un enfoque particular en el [patrimonio de Euskadi](#).

Gestión de Museos: Ha sido una figura clave en la creación y consolidación del [Museo Vasco del Ferrocarril](#), impulsando la restauración de vehículos históricos.

Reconocimientos: En noviembre de 2024, fue nombrado socio numerario de la **Real Sociedad Bascongada de Amigos del País**.

Divulgación y Publicaciones

Es un autor prolífico con numerosos libros y artículos especializados. Entre sus canales de difusión destacan:

Blog "Historias del Tren": Mantiene una bitácora activa donde publica artículos detallados sobre la evolución de los ferrocarriles y tranvías (como sus recientes entradas sobre el centenario del [Ferrocarril del Urola](#)).

Colaboraciones: Participa frecuentemente en conferencias, programas de radio y documentales sobre movilidad y transporte histórico.



Túnel de Laminoria



Túnel artificial de Huecomadura



Tren inaugural de la sección San Prudencio a Oñate



Tren en las inmediaciones de Vergara



Tren en la estación de Vitoria. Los Herran



Tren de viajeros entre Aretxabaleta y Mondragon.



Tren de viajeros en las proximidades de Salinas



Tren de viajeros en las inmediaciones de Maestu



Tren de viajeros en la estación de Marín



Tren de viajeros a su paso por Zubiaurre Vergara



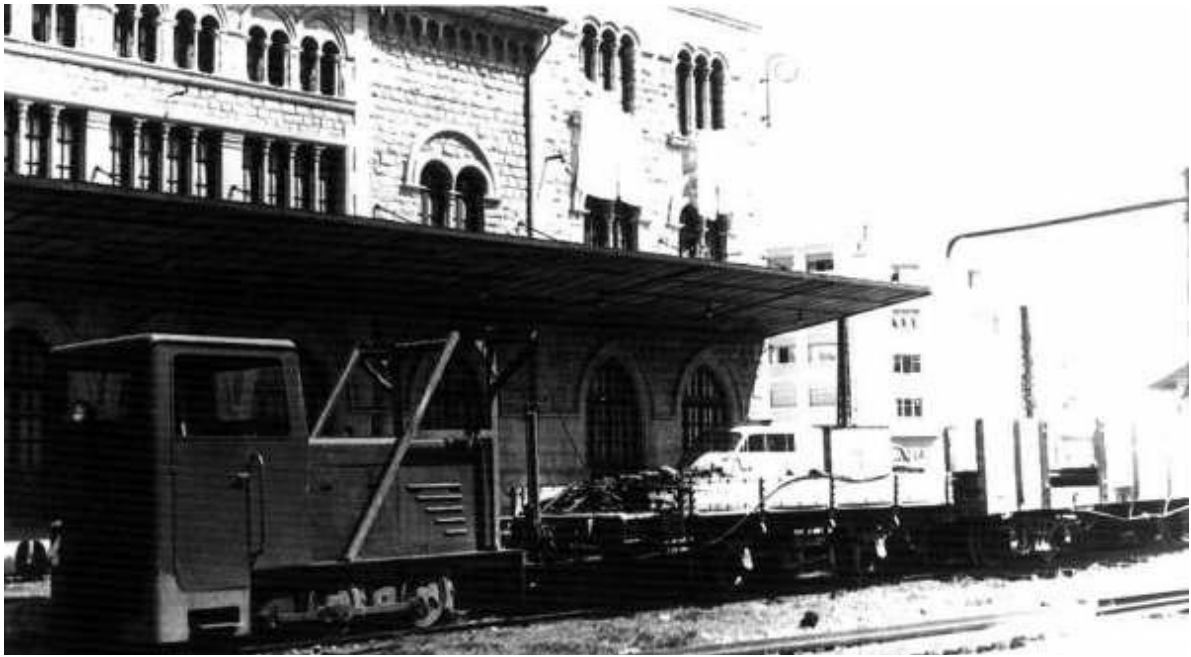
Subestación de Burba



Subestación de Antoñana



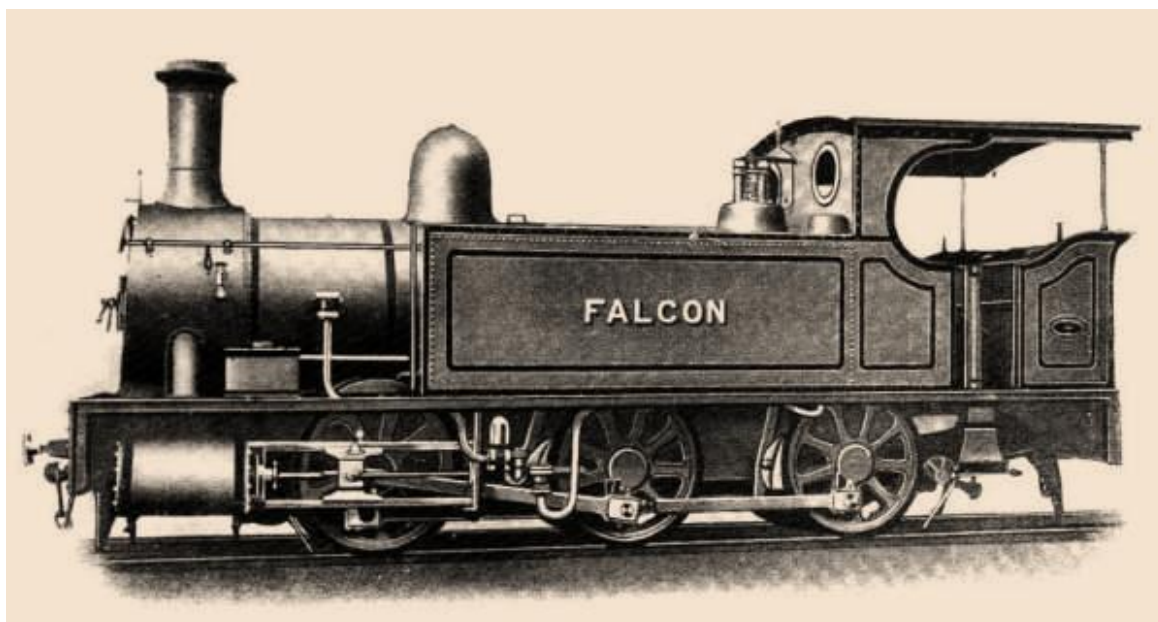
Locomotora Nº 6 Guipúzcoa



Locomotora diesel Rhurthaler realizando trabajos de levante de la vía en Estella Año 1968



Interventor en el ultimo viaje del Vasco Navarro



Fotografía de fábrica de las maquinas Falcon

Para el **Ferrocarril Vasco-Navarro**, popularmente conocido como "El Trenico", las primeras máquinas de vapor fueron suministradas por la firma británica **Falcon Engine & Car Works**, ubicada en Loughborough, Inglaterra.

Detalles de las locomotoras Falcon

Cantidad y tipo: Se adquirieron **cuatro locomotoras** originales de fábrica entre 1888 y 1890.

Configuración: Eran del tipo **030T** (tres ejes acoplados y tanque de agua sobre la caldera).

Identificación:

Números de fábrica: Del 144 al 147.

Nombres y números en la línea: Fueron numeradas del 1 al 4 y recibieron nombres emblemáticos como "Euskalerra" (nº 1) y "Laurak-Bat" (nº 2).

Material gráfico y registros

Aunque las **fotografías de fábrica** (imágenes tomadas en los talleres de Inglaterra antes del envío) son piezas de archivo histórico raras, puedes encontrar registros visuales y documentación técnica en:

Archivo Histórico Ferroviario (Museo del Ferrocarril): Custodian negativos y folletos originales de diversos materiales rodantes.

Vías Verdes de Euskadi: El portal oficial de la [Vía Verde del Vasco-Navarro](#) dispone de una galería de fotos antiguas que incluye imágenes de estas locomotoras en servicio y en estaciones como Vitoria o Estella.

Revista Novedades (1915): Publicó imágenes históricas del tren engalanado, incluyendo locomotoras en el ramal Vitoria-Ciudad.

Estas máquinas fueron el alma del tramo inicial del ferrocarril antes de su posterior electrificación y el uso de automotores de otras marcas como M.A.N..



Foto oficial de los automotores de viajeros de la serie MAAC-1-4

Los automotores eléctricos de la serie **MAAC-1-4** del Ferrocarril Vasco-Navarro fueron piezas clave en la modernización de la línea tras su electrificación. Aunque no puedo mostrarte el archivo de imagen directamente, aquí tienes la información histórica y técnica sobre estas unidades y dónde consultar su registro visual:

Historia y Fabricación de la Serie MAAC-1-4

Adquisición: Se compraron en **1927** a la firma alemana **Siemens-Schuckert** para el servicio de viajeros.

Construcción de la caja: Las cajas metálicas remachadas fueron fabricadas por **Carde y Escoriaza** en Zaragoza en 1928.

Características técnicas:

Contaban con una potencia aproximada de **300 CV**.

Estaban equipados con calefacción y alumbrado eléctrico, lo que supuso un gran salto en confort respecto al vapor. Su capacidad era mixta, con departamentos de **1ª y 3ª clase**.

Dónde encontrar la "foto oficial" o registros visuales

Para ver las imágenes de fábrica o en servicio de estas unidades específicas, puedes recurrir a las siguientes fuentes especializadas:

Listadotren.es: Dispone de fichas técnicas individuales para los vehículos de la serie, como el [MAAC-1](#), donde los aficionados suelen subir fotografías históricas.

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Museo de Delicias): El Archivo Histórico Ferroviario custodia los catálogos y negativos de fábrica de Siemens y Carde y Escoriaza.

Vía Verde del Vasco Navarro: Su [galería de patrimonio](#) incluye fotos antiguas de estos automotores operando en estaciones como Vitoria-Ciudad o Estella.

Museo Vasco del Ferrocarril (Azpeitia): Es la referencia principal para el material de vía métrica en Euskadi y conserva documentación detallada sobre el "Trenico".



Estación de Zufia



Estación de Zubielqui



Estación de Vitoria-Norte. En primer plano. Al fondo una unidad del Vasco-Navarro



Estación de Vitoria-Ciudad



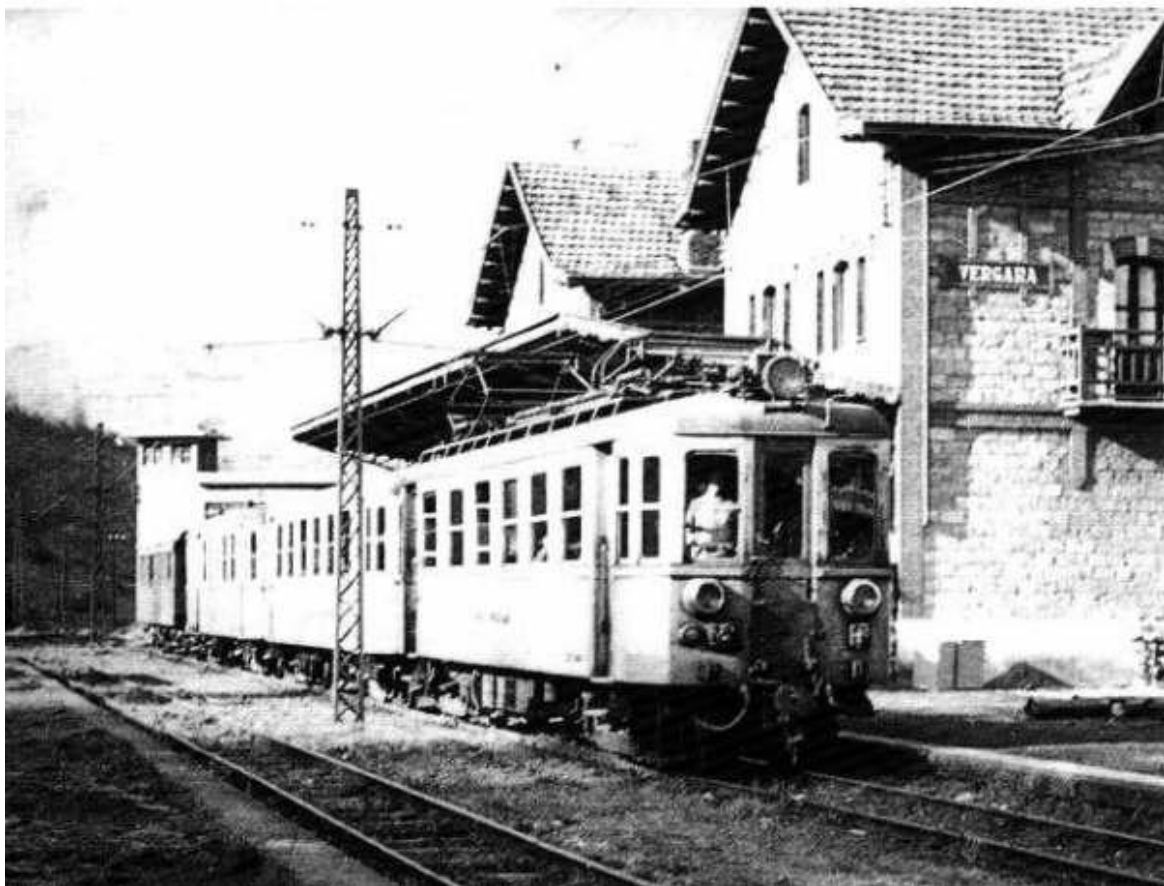
Estación de Vitoria Norte



Estación de Villarreal



Estación de Vergara



Estación de Vergara (2)



Estación de Urbina



Estación de Ullibarri Jauregui



Estación de Otazu



Estación de Oñate



Estación de Olarizu



Estación de Olarizu despues del cierre



Estación de Murieta



Estación de Mecolalde



Estación de Maestu



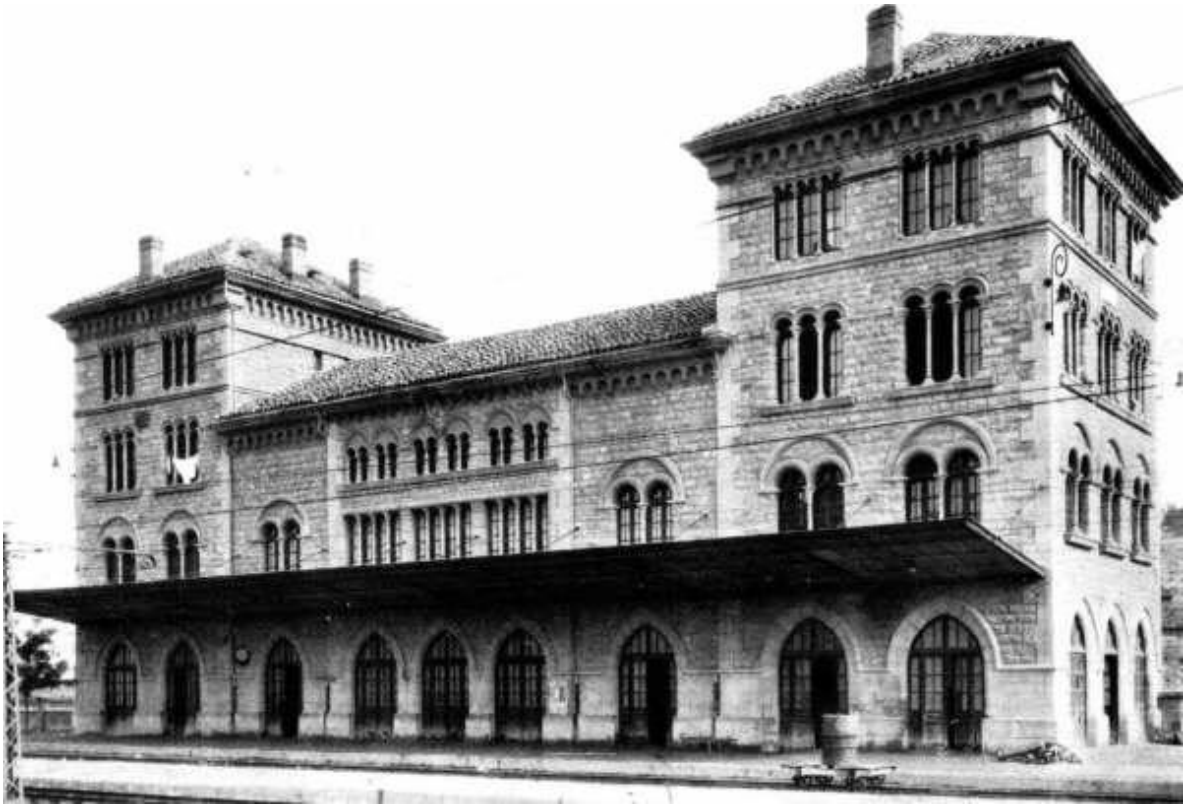
Estación de Landa



Estación de Laminoria



Estación de Gauna



Estación de Estella-1



Estación de Estella



Estación de Escoriaza



Estación de Erenchun



Estación de Durana



Estación de Auri



Estación de Arechavaleta



Estación de Andollu



Estación de Ancin



Estación de Acedo-Los Arcos



Estación de Aberasturi



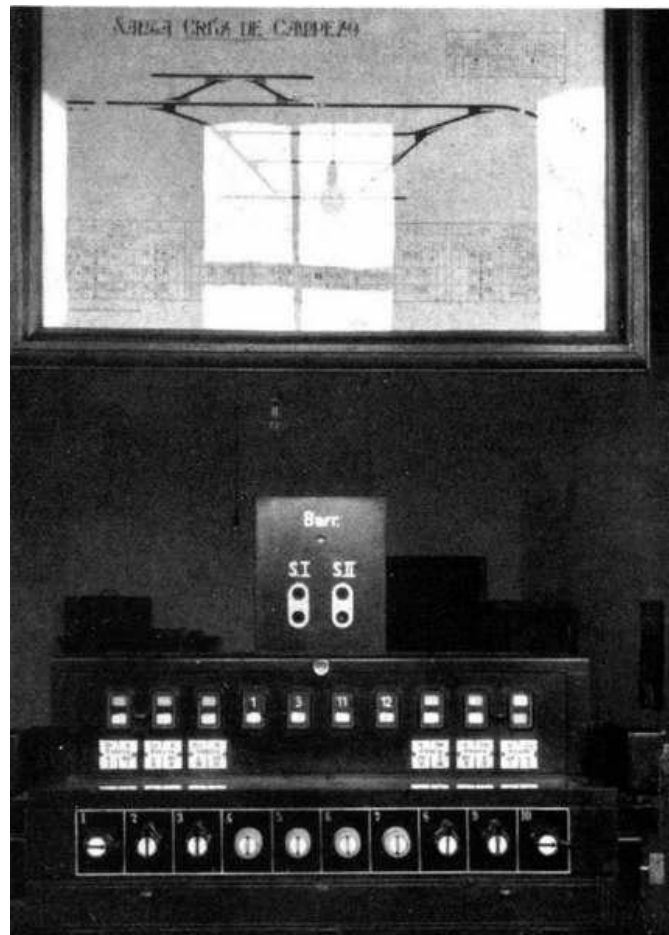
ESTACIÓN DE RETANA



El tren inaugural se detiene en la estación de Laminoria.1927



El primer tren llego a Vitoria en 1863



Cuadro de enclavamiento eléctrico de Santa Cruz de Campezo



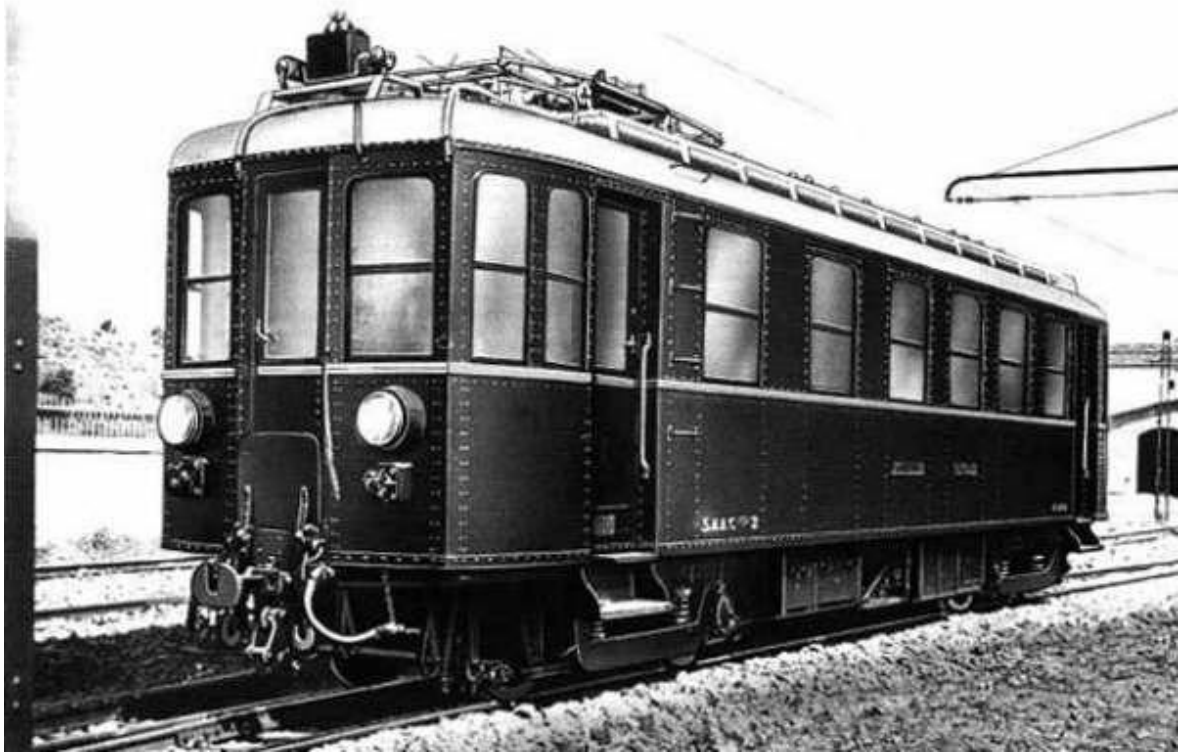
Construcción de un puente en el ramal de San Prudencio a Oñate



Cimentación del puente de Los Llanos Estella



Automotor Naval



Automotor MAAC-2 en la estación de Olárizu



Automotor en la Estación del Norte Vitoria 1965



Automotor 3.203 prestando servicio en El Topo. Foto R. Todt



Apeadero en Salinas



Viaducto de Arquijas

4.- FUNDACION SANCHO EL SABIO

La **Fundación Sancho el Sabio Vital** en Vitoria-Gasteiz es uno de los centros de documentación más importantes del mundo dedicados a la **cultura e historia vasca**. Fundada originalmente en 1955, su misión es recopilar, conservar y difundir el patrimonio bibliográfico y documental del País Vasco.

Información de Interés

Sede actual: Se ubica en el barrio de Betoño, en un edificio que combina arquitectura de vanguardia con la rehabilitación de un antiguo cementerio.

Servicios: Ofrece acceso a una vasta biblioteca, archivos y fonoteca con manuscritos e impresos que datan desde el siglo XV hasta la actualidad.

Entrada: El acceso es **gratuito** y el edificio cuenta con entrada accesible para sillas de ruedas.

Horarios de Atención

Lunes a jueves: 9:30 a 13:30 y 15:00 a 18:00.

Viernes: 8:00 a 15:00.

Sábados y domingos: Cerrado.

Actividades y Exposiciones Actuales (2026)

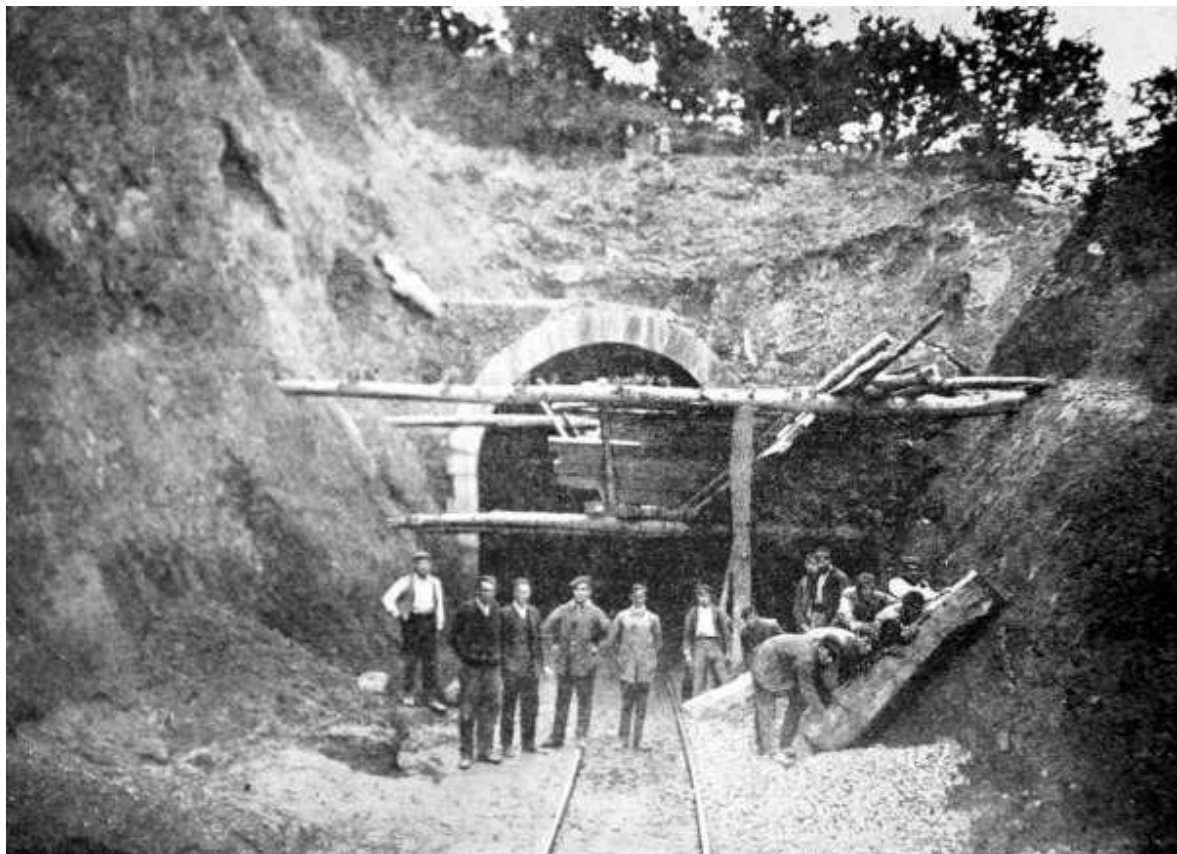
Exposición "3M76: Los documentos de la memoria": Una muestra documental sobre los sucesos del 3 de marzo de 1976 en Vitoria. Se ofrecen [visitas guiadas](#) programadas en marzo de 2026.

Ciclo de conferencias "Arabari buruz": Un programa sobre la historia y cultura alavesa con sesiones previstas hasta junio de 2026.

Servicios para investigadores: La fundación dispone de un [catálogo enriquecido](#) y servicios de depósito de investigación y donaciones.



Automotor incendiado en la estación de Oñate, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



Túnel sin documentar



En más de una ocasión habíamos pensado que sería fácil realizar un viaje de placer en la cabina de un tren. Precisamente estamos. Y más tratándose de la línea Victoria-Málaga, conjunta de paisajes encantadores, de una exuberancia de vegetación maravillosa en la estación primavera.

Nos decidimos a ello. Una breve entrevista con don César Calzado-Argüelles, Ingeniero de los Ferrocarrillos Explotados por el Estado. Una prueba de simpatía y de deferencia hacia la CELEDON, y camino de Málaga obteniendo vistas magníficas, sencillas, a un lado de la vía, y al otro, la claridad con el motorista del coche-tren.

Cuando el tren un autómata perfecto y un rictus de satisfacción Lorenzo San Vicente. De conductor es hoy el que más kilómetros lleva recorridos en el ferrocarril Vasco-Navarro. ¡Ah! Y para más detalles, nacido en el típico barrio de Santo Domingo.

Compartimos la charla y el empuje de la emoción con el simpático y atento interventor de turnos. Otro alavés, Palomino Pineda, nacido en Larrázar.

Lorenzo San Vicente es hombre atento a su trabajo, sercicial, empírico, optático; no le falta nada para ser el tipo de

alavés trabajador y responsable de toda su actividad. Un perfecto caballero. Sí, señor?

—Diga, San Vicente, ¿cuánto tiempo lleva usted prestando sus servicios en el Ferrocarril?

—Rámpese el 28 de abril del año 1928.

—¿Siempre de conductor?

—Estuve diez años en los talleres, y ahora llevo entorno en las máquinas.

—¿Qué actividad le gusta más?

—Preferiré las máquinas.

—¿Será vida más agitada ¿no?

—Sí, pero es más distracción y hay más horizontes.

—¿Tiene usted razón, hay más horizontes, porque está montado y controlado?

—No me refiero a eso. Entendíame.

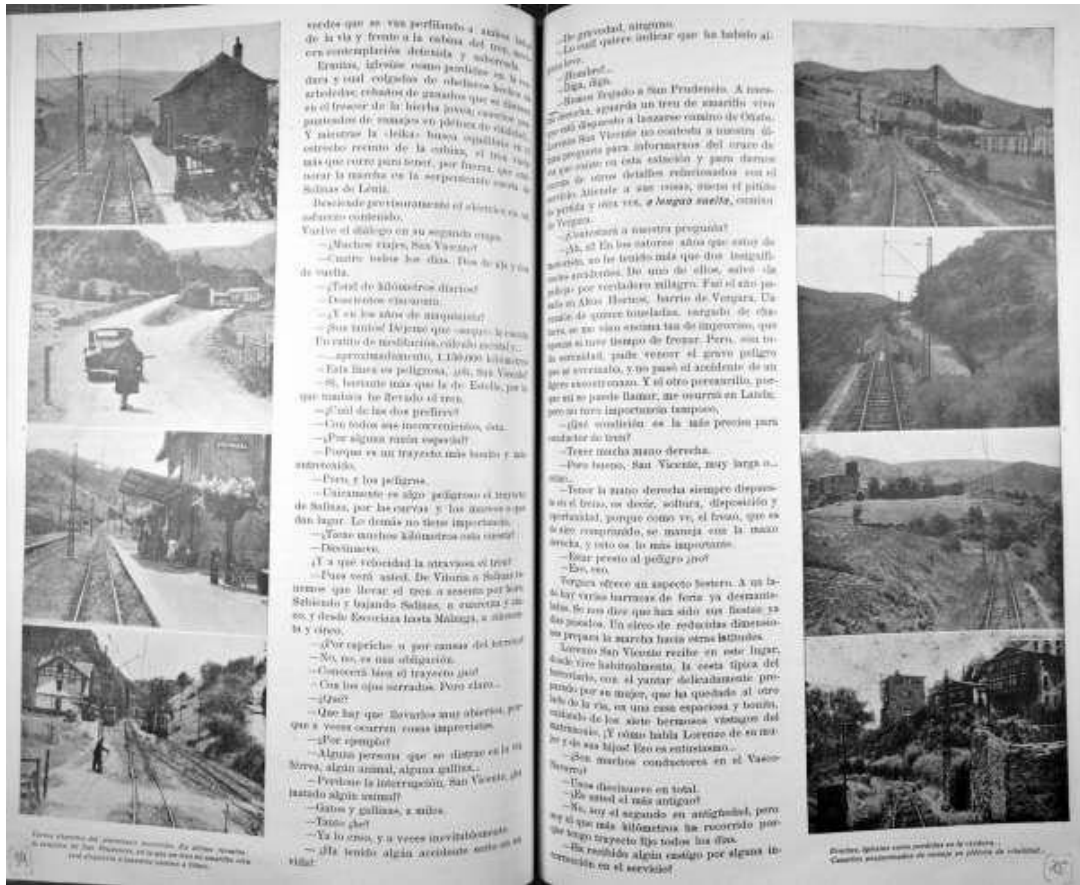
—De acuerdo, San Vicente.

—Hemos cortado el diálogo por un momento. Las estampas

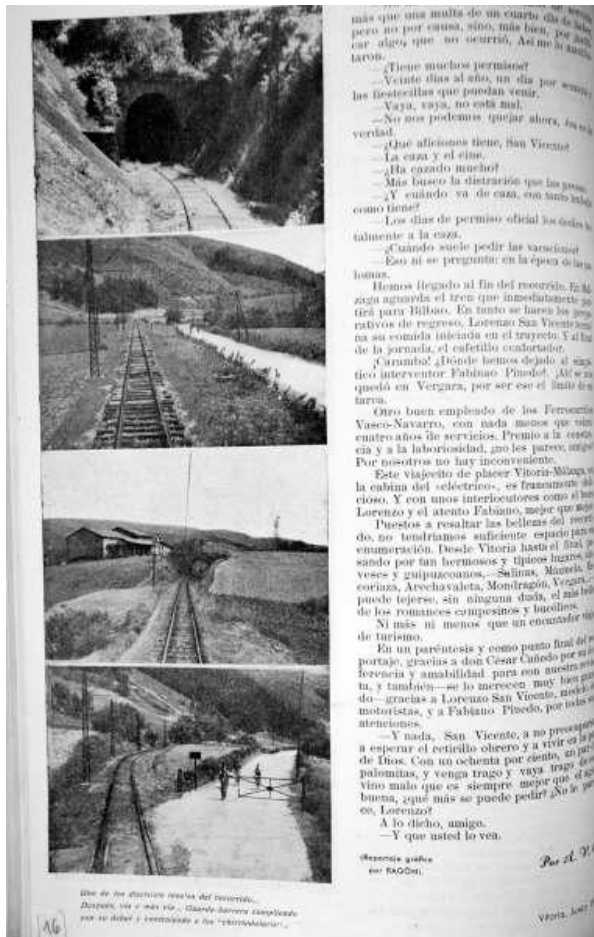


En días de Esterada, San Vicente, el conductor, se hace de tren y sacara volantes, dispuesto a arrancar los "volantes" por tierra.

Reportaje Lorenzo San Vicente



Reportaje Lorenzo San Vicente-2



... más que una multa de un cuarto día de falta, pero no por causa, sino, más bien, por haberse ido algo que no ocurrió. Así me lo había lavado.

—Tiene muchos permisos?

—Veinte días al año, un día por semana y las festecillas que puedan venir.

—Vaya, vaya, no está mal.

—No nos podemos quejar ahora, ¿no es la verdad?

—¿Que aficiones tiene, San Vicente?

—La caza y el cine.

—¿Ha cazado mucho?

—Más loco la distracción que las gameas.

—Y cuándo va de caza, con tanto trabajo como tiene?

—Los días de permiso oficial los codo bastante a la caza.

—¿Cuándo suele pedir las vacaciones?

—Eso si se pregunta en la época de las vacaciones.

Hemos llegado al fin del recorrido. En Mézaga aguarda el tren que inmediatamente se irá para Bilbao. En tanto se hacen los preparativos de regreso, Lorenzo San Vicente termina su comida iniciada en el trayecto. Y al fin de la jornada, el cafetillo confortador.

¿Ornambó! ¿Dónde hemos dejado al magnífico inventor Fabiano Pineda? ¡Ah! Se quedó en Vergara, por ser eso el límite de su tierra.

Otro buen empleado de los Ferrocarriles Vasco-Navarro, con nada menos que más de cuatro años de servicios. Premio a la eficiencia y a la laboriosidad, ¿no les parece, amigos? Por nosotros no hay inconveniente.

Este viaje de placer Vitoria-Bilbao en la cabina del eléctrico, es bastante silencioso. Y con unos interlocutores como el buen Lorenzo y el atento Fabiano, mejor que mejor.

Puestos a resaltar las bellezas del territorio, no tendríamos suficiente para enumerarlas. Desde Vitoria hasta el final, pasando por tan hermosos y típicos lugares, como Vese y Guipuzcoano, —Salinas, Mañeru, la corriosa, Archa valeta, Mondragón, Vergara, el pueblo tejero, sin ninguna duda, el más bello de los romaneses compositos y lucillos.

Ni más ni menos que un encantador mundo de turismo.

En un paréntesis y como punto final del reportaje, gracias a don César Cufado por su eficiencia y amabilidad, para con nuestra gratitud, y también—se lo merecen muy bien—gracias a Lorenzo San Vicente, gerente de motoristas, y a Fabiano Pineda, por todas sus atenciones.

—Y nada, San Vicente, a no preocuparse a esperar el retiro obrero y a vivir en la paz de los días. Con un ochenta por ciento, en palmas, y venga trago y xaya trago, de vino malo que es siempre mejor que el que es bueno, ¿qué más se puede pedir? ¡No le parece, Lorenzo?

A lo dicho, amigos.

—Y que usted lo vea.

Reportaje gráfico por RAODer.

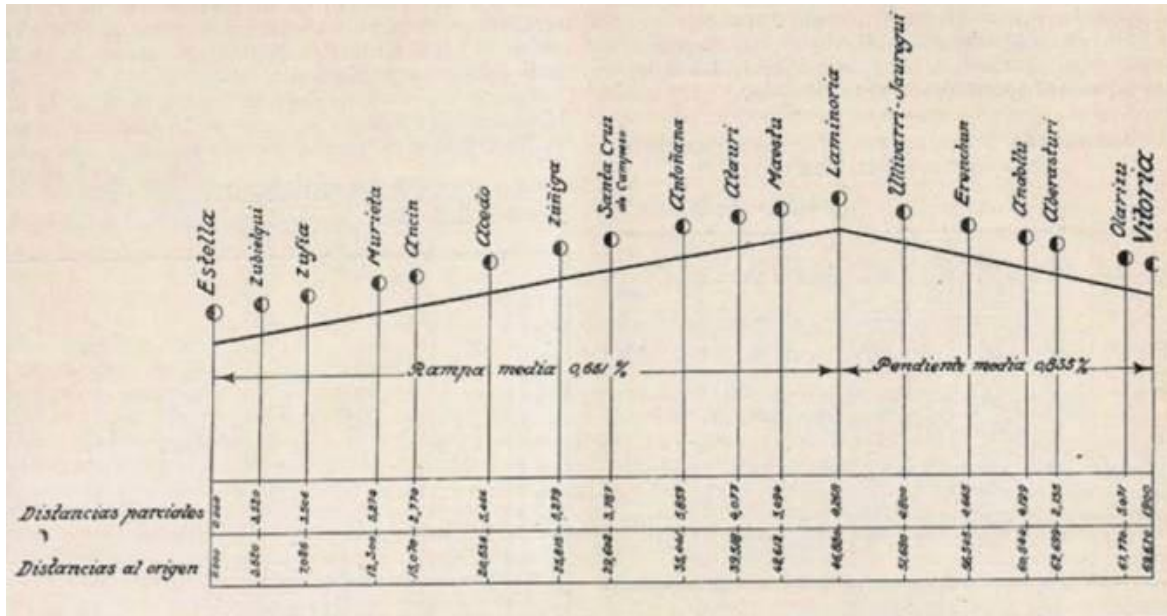
Por el 27 de Mayo, 1960

Una de las distintas vistas del recorrido. Después, más a más río. Cuando hayera caudal suficiente se no deber j' cerrarse a los "electroalquiler".

Reportaje Lorenzo San Vicente-3



Sin documentar



Rampas-calculas-de-Vitoria-a-Estella-revista-Ingenieria-y-Construccion-año-1925



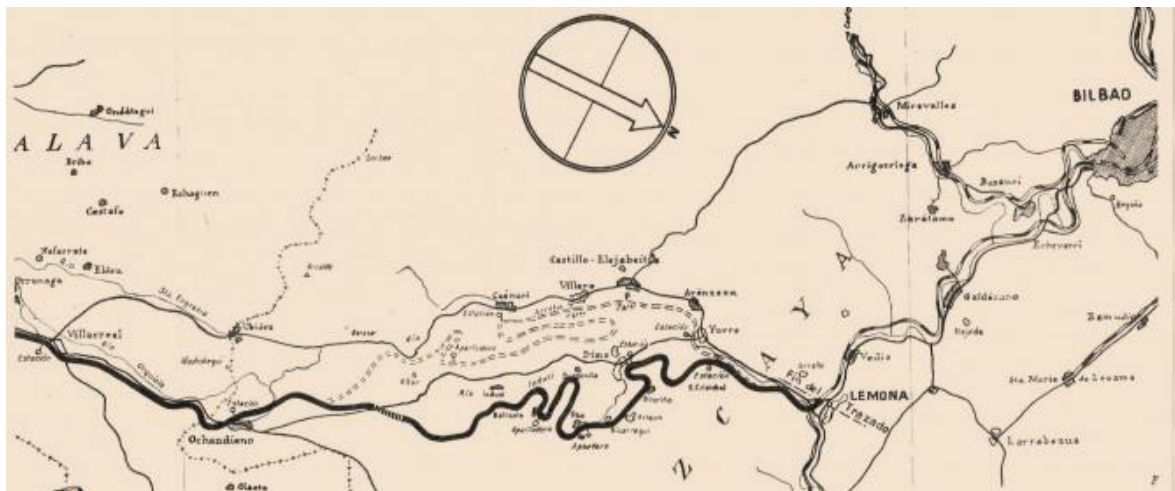
Sin Documentar



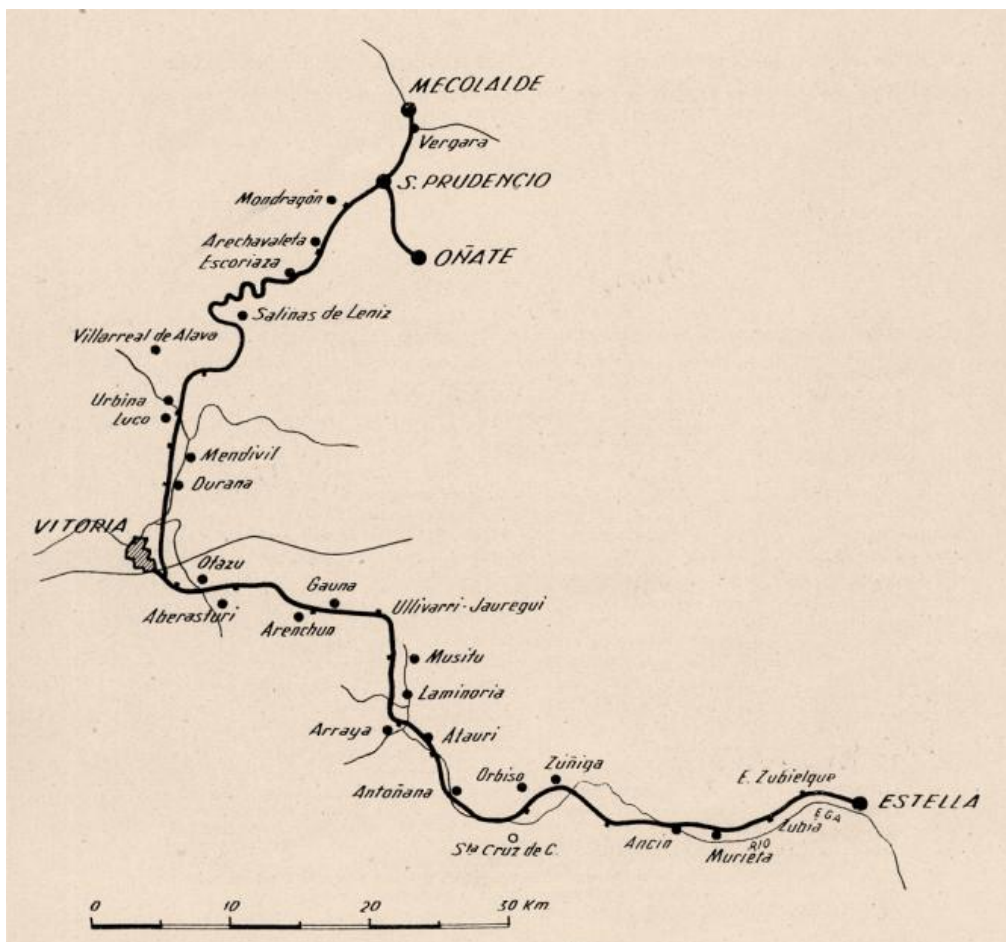
Mapa Vasco-Navarro y otros



Mapa trayecto definitivo1



Mapa trayecto definitivo1



Trayecto Mecolalde- Estella.



El ferrocarril Vitoria-Estella desde un edificio desde Vitoria de Navarra.

La vida del Ferro-carril de Vitoria a Estella, languidece

por JUAN MARIA IZAGA

U n auténtico agradecido repartido, se hace muchos años, la unión de Alava y Navarra, por mediación de un ferrocarril que uniese la vieja ciudad de Vitoria (antigua Euzkadi) con la no menos joven de Estella, que cambió su nombre de Lizaso, hace muchos años.

El proyecto tuvo verdadero interés para todos los pueblos del recorrido. Los pueblos y vapores, con unidas de vez en cuando, muestran con orgullo la idea. Pocos ferrocarriles recorren la tierra alavesa, se sienten las líneas grandes que fundamentalmente se sirven obligados a atravesarla.

Se trata de llevar a la práctica la idea propuesta, y realizando muchos obstáculos y con la persona que el caso requería, se comenzó la idea que siempre sobrevivió.

de falta de recursos y poca rentabilidad. Más que ferrocarril de transporte fue y es ferrocarril turístico. Partiendo de Vitoria (Kortatu de Iratxe Mañé), el recorrido de nuestro ferrocarril es verdaderamente pitagórico. Empieza por atravesar la Basaja alavesa en su principio, para ya desviarse a la derecha en el momento que en su camino se vea el Santuario de Estibaltze.

Por las barrancas que permiten las montañas que recorren en su camino, después de haberse desviado del canal que atraviesa al nacimiento citado, sigue su ruta hacia Navarra, atravesando en momentos difíciles su marcha: Araya, Oñate, Truciz, Erroñeta y multitud de otros pueblos, que más o menos lejos de las estaciones, sirven de enlace para los viajes que se ven obligados a hacer los habitantes de estas pequeñas, pero encantadoras, pedruzcos alavesas.

41

Francia por las montañas que presentan las cumbres pedregales de Iratxe y Iratxe, el recorrido se encuentra en el valle de Araya, que da origen al municipio formado por las villas de Araya, Araya, Mañé, Zubeldi y las dos Virgenes. Los pueblos de Iratxe que dan origen y el tren se acerca a Santa Cruz de Campezo.

La línea alavesa, le sigue como línea en los pueblos del recorrido, está a la vista. Por Araya viene la línea Euzka en Navarra y recorren las montañas de la Montaña de Estella, termina en esta ciudad, una zona entre castillos, en el siglo XIX. Y siguiendo la historia, el pueblo burgalés con su hermosa feria, tanto como las de Brusos, Millor o Burgos.

La vida languidece que lleva este ferrocarril, ha originado diversos proyectos de total eficiencia, puesto que la carretera está por partes cortas, en y grandes camiones, amén de los usualmente autobuses particulares y taxis, lo hacen la existencia un tanto difícil, pero parece subsistir una fórmula que permita su continuidad, lo que muchos celebramos.

Sin embargo, el recorrido de la fantasía de su recorrido, que obra en la mente de todos, tal vez sin darnos cuenta que existiera en la actualidad de los caminos antiguos que hacen uso de este mismo medio de transporte entre dos zonas tan agrícolas, como son el principio y fin de un ferrocarril construido en mejor época.

Juan María Izaga



El tren en su recorrido hacia Estella, atravesando pedruzcos encantadores, como caso de Araya de Navarra.

Ferrocarril Vitoria-Estella, languidece



Construcción de la línea Vitoria-Los Martires. Sin documentar



Construcción de la línea Vitoria-Los Martires. Sin documentar

**Ahí
queda
eso**



Para orgullo de un hombre. Así puede decir con satisfacción este barbero de la sonrisa eterna, Adolfo Andóiz.

Cuando yo vi, el año pasado, apuntalamientos en el subterráneo que hoy es ya el paso admirable a los andenes del Norte y del Vasco-Navarro; aquellas aguas que lo inundaban todo; aquella lobreguez, aquel tubo sin orificio de salida, me pareció obra de romanos el puzoso en las condiciones planadas. Porque aquí en Vitoria encasca el agua en las fuentes y grifos; pero a los dos metros del suelo brota como en surtidor artificial, desafiando al cemento y a la inteligencia humana. Esta vez, sin embargo, y así puede verse convertido en realidad el propósito, por el empeño tenaz de los hombres.

Cumplió su palabra Alfonso. Para Octubre,—me dijo—esto estará terminado y, desde entonces, quedé Vitoria dotada de sus servicios espléndidos, como puede verse, en parte, por la foto que se publica. Ya el paso inferior, las cabinas de enchevionamiento, el paso superior, la nueva estación del Vasco, la marquesina. Todo, en fin, está hecho con la solidez y el buen gusto que aquello requiere. En este respecto hechos venidos a Bilbao. En la villa de D. Diego... la estación ya se hará luego. La epidemia del expediente se ha ensañado de aquello que parecen ruinas de una hecatombe. Y me parece que hay para rato. Aquí, por fortuna, caba por aquí, caba por allá, machaqueo por acá, se consiguió lo que parecía un sueño. Hasta el punto sobre la vía está terminado. Y si no lo está en condiciones que satisfacen, en absoluto, no es culpa de Alfonso Andóiz. Lo que a él compete, no tiene pena. Y la obra es de las que se las traen.

Ha acreditado este contratista, en Vitoria, su competencia y seriedad en todo lo que se le encomendó. Hasta en esa caseta de arbolitos de la plazuela de la estación se ve su buen gusto, aunque se haya cenido a los planos del arquitecto. Sencillez, acertada distribución en el pequeño espacio, solidez, vistosidad.

En el difícil arte de la construcción le bastaría al barbero, para su gloria, la estación y sus anexos, pero, enmoción de su profesión, con ansias de trabajar y cumplir siempre, ha llamado parte en concursos de obras de escuelas y otros de importancia.

Celedón ha tenido el placer de charlar con este artífice, de entusiasmos juveniles y de amores noblemente sentidos por este pueblo vitoriano, acerca de los cuales discurre ante mí en términos de sinceridad franca y cordialísima.

No es,—me dice—la gratitud, solamente, aunque mucho me obligue, lo que me inspira este cariño de que le hablo a tu pueblo ilustre; tengo en él, por fortuna mía, una labor hecha que recrea mi espíritu, una obra que,—como dice el escultor de Zorilla—vive más que yo, obra que me ha costado muchos dovetes, muchas inquietudes, muchos zozobros de horas y de días y de meses. No me entranse veía embrieta y adobrada y elogiada; me recrea el ánimo, me induce a superarme, a trabajar mucho y con amor donde me llamen, que yo quisiera que fuese en Vitoria siempre.

—¿Has hecho mucho este año?—
le pregunto—

—Bastante. Se me adjudicaron las obras de las escuelas de Gamero, Arceya, Los Maetos, Cristiana, Alcedo, Lecitana del Camino y Vitaspre, del tipo A; y Bóveda y Barriobusto del tipo B. Lo de Gamero acaba de inaugurarse. (Se ha hecho esta escuela en 7 meses y medio). Total: 9 escuelas. También las obras del edificio para Sucursal del Banco de Vitoria, he tenido el gusto de realizarlas ya en Miranda de Ebro, proyecto del Arquitecto D. Jesús Guina, y que se construye en el solar del llamado Parador, en el sitio más céntrico de la ciudad burgalesa.

Proyectos, tringo muchos, Celedón; voluntad y deseos de realizarlos, figúrate, pues no puedes imaginarte el gozo de los que proporcionamos maliso, cuando podemos decir al que no lo tiene: —Andando; a trabajar, que hay tela para largo; desarruga el ceño.

—Grande cosa es asegurar el pan de los humildes, Alfonso.

—Se irá asegurado, Celedón; que Dios aprieta; pero no ahoga.

—Verdad. Y nos despedimos hasta las obras del Matadero.

Andenes del Norte y Vasco-Navarro



Construcción de la línea Vitoria-Los Martires. Sin documentar

**COMPANIA DEL FERROCARRIL
ANGLO-VASCO-NAVARRO
(LIMITED)
ESTELLA-VITORIA-DURANGO**

SERVICIO DE TRENES DESDE EL 31 DE MARZO DE 1883

DE VITORIA A SALINAS DE LENIZ

PRECIO	ESTACIONES			ESTACIONES Y APUNTEROS	HORAS DE SALIDA	HORAS DE LLEGADA	HORAS DE TRAYECTO
	1.	2.	3.				
0 20 0	Vitoria			Vitoria	7:00	7:00	0:00
0 20 0			1	Daxos	7:13	7:13	0:13
0 20 0			2	Betelu	7:14	7:14	0:14
0 20 0			3	Ariz	7:18	7:18	0:18
0 20 0			4	Ariz	7:19	7:19	0:19
0 20 0			5	Ariz	7:28	7:28	0:28
0 20 0			6	Villarreal	7:29	7:29	0:29
0 20 0			7	Villarreal	7:31	7:31	0:31
0 20 0			8	Zaceta	7:36	7:36	0:36
0 20 0			9	Zaceta	7:43	7:43	0:43
0 20 0			10	Salinas de Leniz	7:44	7:44	0:44
0 20 0			11	Salinas de Leniz	7:48	7:48	0:48

DE SALINAS DE LENIZ A VITORIA

PRECIO	ESTACIONES			ESTACIONES Y APUNTEROS	HORAS DE SALIDA	HORAS DE LLEGADA	HORAS DE TRAYECTO
	1.	2.	3.				
0 35 0	Salinas de Leniz			Salinas de Leniz	8:00	8:00	0:00
0 35 0			1	Zaceta	8:05	8:05	0:05
0 35 0			2	Villarreal	8:06	8:06	0:06
0 35 0			3	Villarreal	8:12	8:12	0:12
0 35 0			4	Ariz	8:15	8:15	0:15
0 35 0			5	Ariz	8:20	8:20	0:20
0 35 0			6	Betelu	8:21	8:21	0:21
0 35 0			7	Betelu	8:29	8:29	0:29
0 35 0			8	Daxos	8:30	8:30	0:30
0 35 0			9	Daxos	8:34	8:34	0:34
0 35 0			10	Vitoria	8:35	8:35	0:35
0 35 0			11	Vitoria	8:40	8:40	0:40

Cartel de horarios



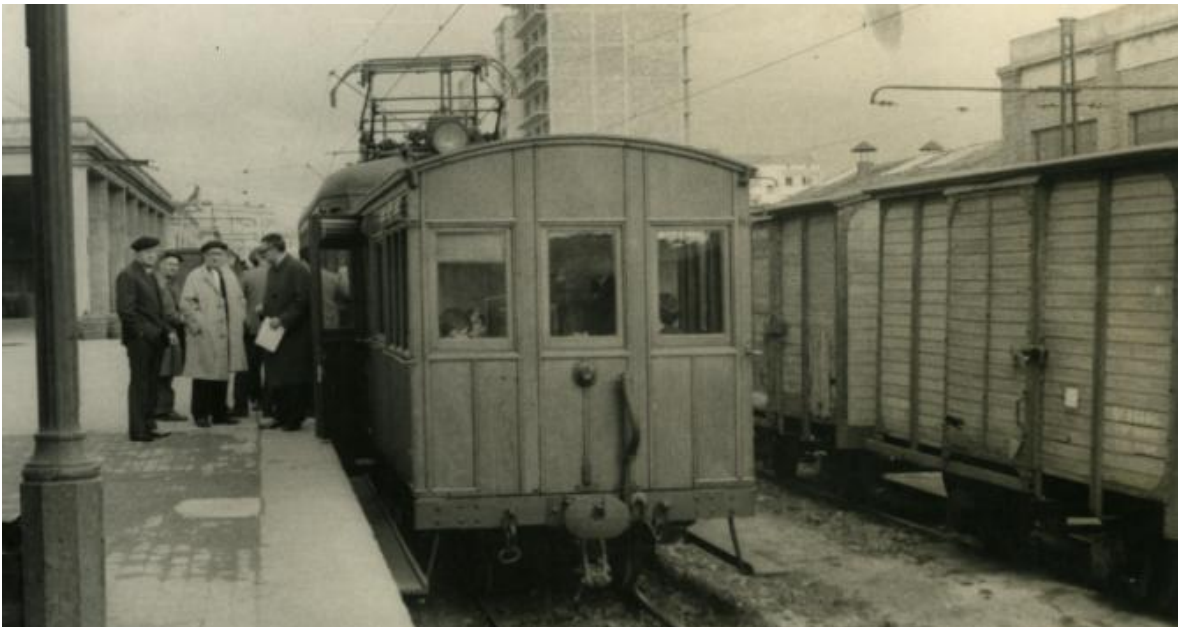
Viaducto de Castañares. Eskoriza



Vasco-Navarro-tren-Naval-estacionado-en-Vitoria-Ciudad-Archivo-Fundación-Sancho-el-Sabio-Fundazioa



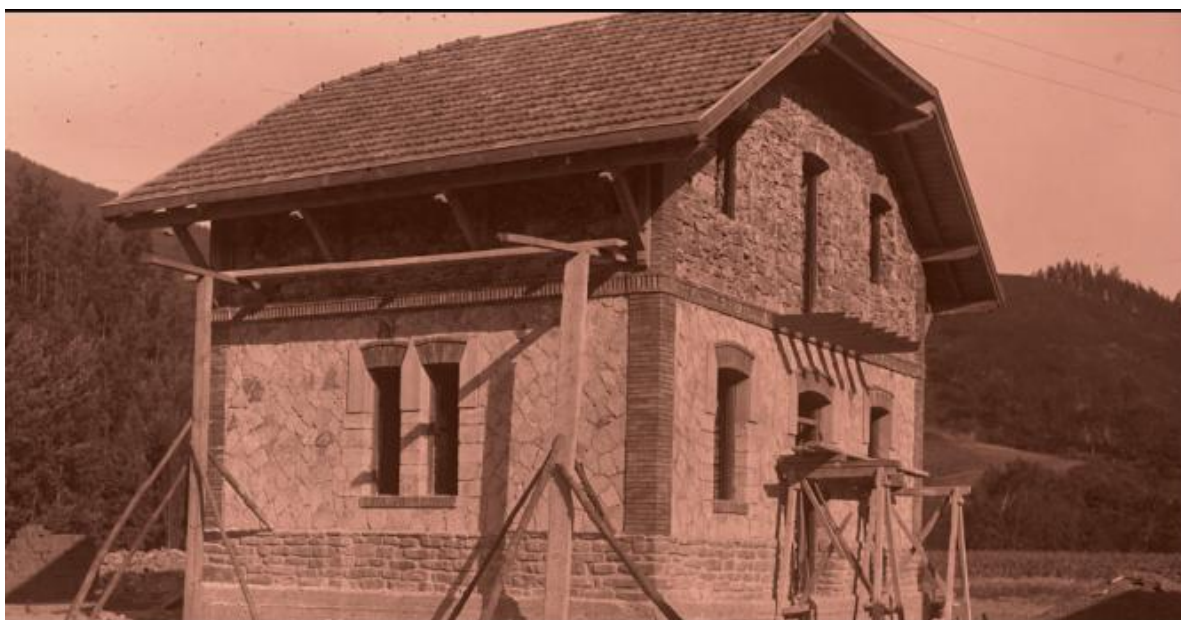
**Vasco-Navarro-Gregorio-Palomares-jefe-de-Tallers-ce-Vitoria-Ciudad-
Frente a-un-tren-Naval-Archivo-Fundación-Sancho-el-Sabio-Fundazioa-668x373**



**Estación-de-Vitoria-Ciudad-Juan-Zubia-c.-1960.-Archivo-
Fundación-Sancho-el-Sabio-Fundazioa-668x356**



Vasco-Navarro-panoramica-de-la-estación-de-Vitoria-Ciudad-Archivo-Fundación-Sancho-el-Sabio-Fundazioa-668x386



Construcción del apeadero de Zubillaga, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



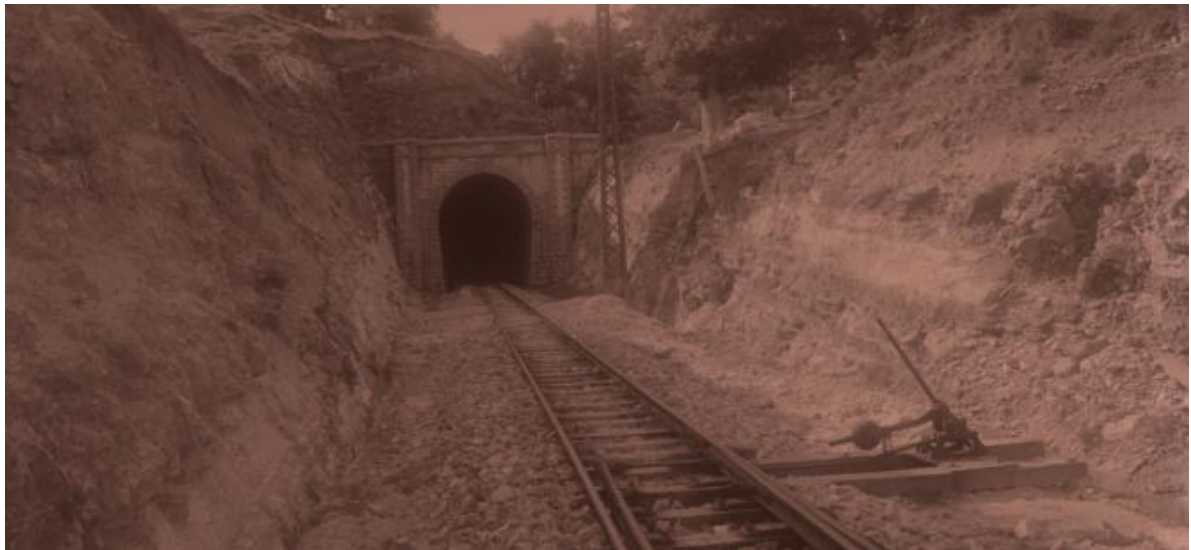
Construcción de la estación de Estella en 1923, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



**Coches Ashbury frente a cocheras de Santa Cruz de Campezo, año 1930,
Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



Coche Ashbury, fabricado en Manchester en 1877, estacionado en Santa Cruz de Campeo, año 1924, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



Boca Sur del túnel de Laminoira, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



**Boca Sur del Túnel de Arguijas, octubre de 1931,
Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



**Automotor 3004 y remolque Naval en la bajada de Ullibarri-Jauregui á Etxandun,
Año 1960, fondo Schommer. Archivo Juan María Zubia, Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**

La descripción que proporcionas es una de las joyas del archivo fotográfico del **Ferrocarril Vasco-Navarro**. Se trata de una composición clásica de los últimos años de explotación de la línea, captada por la mirada del prestigioso fotógrafo vitoriano **Alberto Schommer Koch**.

Contexto de la fotografía

El Automotor 3004: Formaba parte de la serie de automotores eléctricos **MAAC** (3001-3004), construidos con cajas de **Carde y Escoriaza** y equipo eléctrico **Siemens**. Para 1960, ya lucían la numeración de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE/FEVE).

El Remolque Naval: Estos coches acoplados (serie WR o similares) fueron fabricados por la **Sociedad Española de Construcción Naval (Sestao)**. Eran fundamentales para aumentar la capacidad de viajeros en el trayecto entre Vitoria y Estella.

La Ubicación: El tramo entre **Ullíbarri-Jáuregui y Erentxun** (cerca de San Román de Campezo) era uno de los más espectaculares y técnicamente complejos debido a la orografía de la Montaña Alavesa, con pendientes pronunciadas que justificaban el término "bajada".

Sobre el Fondo Schommer y el Archivo Zubia

Esta imagen es especialmente valiosa por su calidad artística y documental:

Fondo Schommer: Alberto Schommer Koch (padre del célebre fotógrafo Alberto Schommer García) documentó con maestría la vida y el paisaje de Álava, incluyendo el "Trenico".

Custodia: Actualmente, esta colección y el archivo de **Juan María Zubia** se encuentran integrados en la **Fundación Sancho el Sabio (Vitoria-Gasteiz)**, que es el centro de referencia para la documentación histórica vasca.



**Edificio de la subestación de Burba en Ancin, Archivo
Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



**Estación de Olárizu en construcción, año 1923, Archivo
Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



**Estación de Ancín el 1 de septiembre de 1931, Archivo
Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



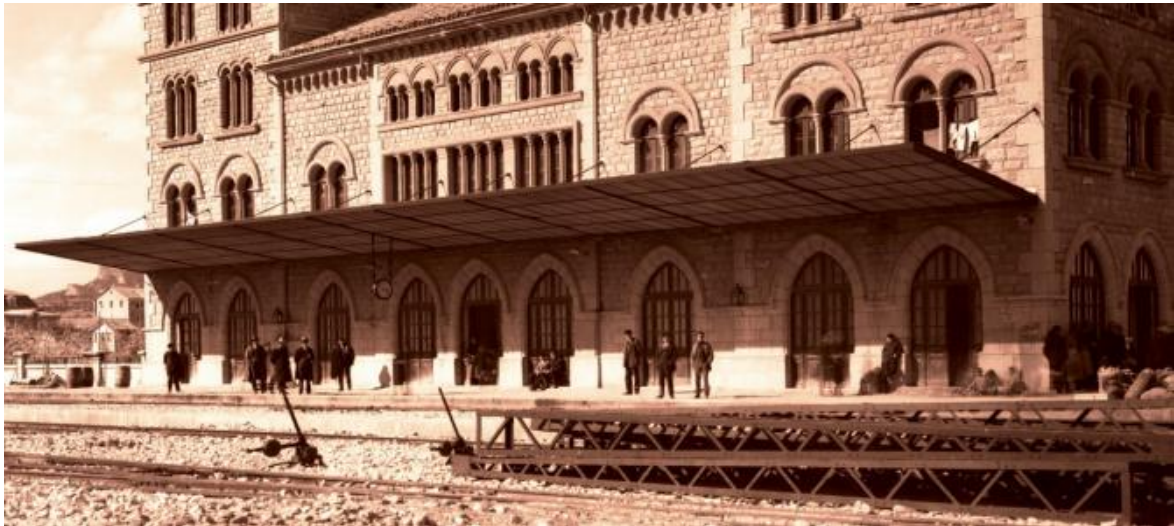
**Estación de Acedo – Los Arcos, con tren de mercancías, 5 octubre 1931, Archivo
Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



**Estación de Acedo – Los Arcos, 28 de septiembre de 1931, Archivo
Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



**Estación de Aberastegui en construcción, año 1922, Archivo
Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



Estación de Estella en 1925, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



Estación de Atauri (3) año 1928, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



Estación de Oñate, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



Estacion de Oñate (1) 1923, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



Estación de Olarizu, imagen tomada desde el alto de Las Neveras, 15.09.1931, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



Estación de Murrieta el 25 de octubre de 1931, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



**Estación de Maestu, 21 de septiembre de 1931, Archivo
Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



**Estación de Laminoira, carga de trenes de Balasto,
Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



**Estación de Laminoira , con el cargadero de arena, año 1928,
Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



**Estación de Vitoria Ciudad, Juan Zubia, c. 1960. Archivo
Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



Estación de Ulibarri Jaúregui y subestación, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



Estación de Santa Cruz de Campezo, a la derecha el depósito de automotores, año 1924, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



**Estación de San Prudencio, tren a Arrasate, Foto Galerías Mendoza,
Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



Estación de San Prudencio, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



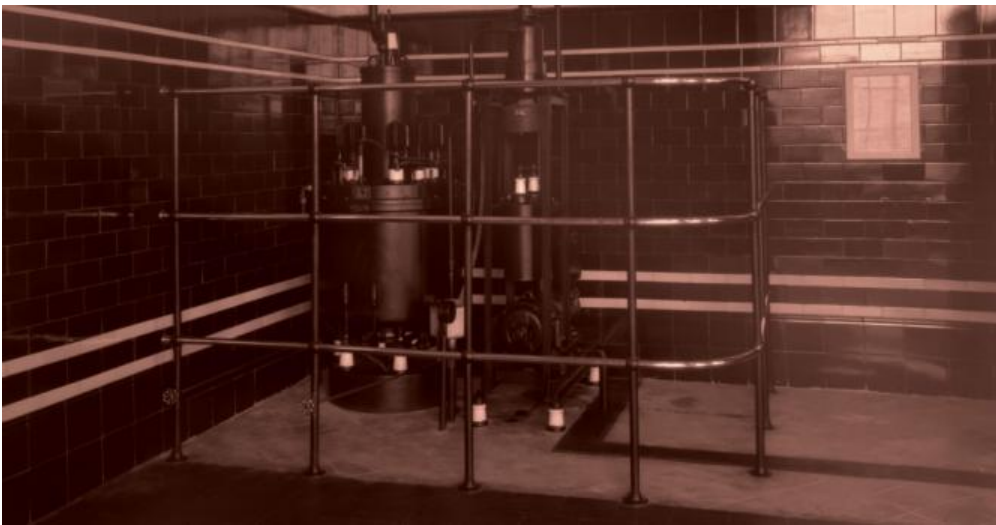
Estacion de Zubillaga, 1922, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



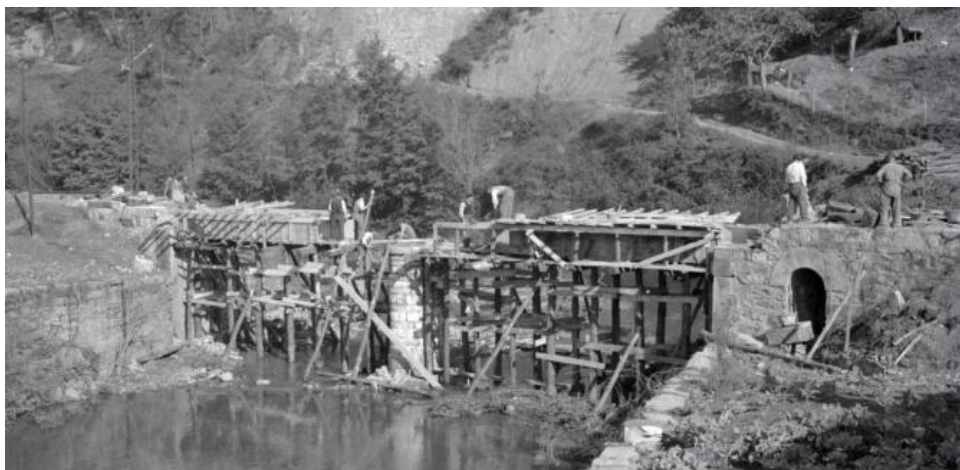
Estación de Oñate, nov. 1938, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



Sala de mandos de la subestación de Burba , en Ancín, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



Rectificadores de mercurio de la subestación de Burba , en Ancín, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



Reconstrucción del puente sobre el Oñati, 1938, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa



Reconstrucción del Puente de la Magdalena sobre el Oñate c.1938, Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa

5.- INCENDIO ALMACENES DE VITORIA

El **8 de enero de 1942**, un grave incendio destruyó gran parte de las instalaciones del **Ferrocarril Vasco-Navarro** en Vitoria-Gasteiz, afectando específicamente a los talleres y cocheras situados en la zona de la actual calle Los Herrán.

El suceso y sus daños

El fuego se originó durante la madrugada y resultó devastador para la infraestructura del ferrocarril:

Destrucción de naves: El incendio consumió las techumbres y estructuras de madera de las naves principales del taller. Las imágenes de la época muestran los esqueletos metálicos y muros de piedra calcinados tras el colapso del tejado.

Pérdida de material móvil: Se perdieron varias unidades de trenes, incluyendo automotores eléctricos y coches de madera que estaban en reparación o resguardo en ese momento.

Impacto en el servicio: Al ser los talleres centrales de la línea, la capacidad de mantenimiento se vio seriamente mermada, lo que dificultó la operación del "Trenico" en los años de posguerra.

Reconstrucción

Tras el siniestro, se procedió a una reconstrucción parcial de las naves para mantener la línea operativa hasta su clausura definitiva en 1967. Hoy en día, el lugar donde se ubicaban estas naves forma parte del entorno de la antigua estación, que actualmente funciona como Estación de Autobuses de Vitoria-Gasteiz.



Una de las naves del taller de Vitoria después del incendio del 8 de enero de 1942.



Vagón en ruinas del Vasco Navarro.1944

La fotografía fue tomada en la antigua **estación de Los Herrán**, en Vitoria-Gasteiz. El gran edificio que se aprecia al fondo es una construcción emblemática que aún hoy se puede identificar en la calle Los Herrán de la capital alavesa.



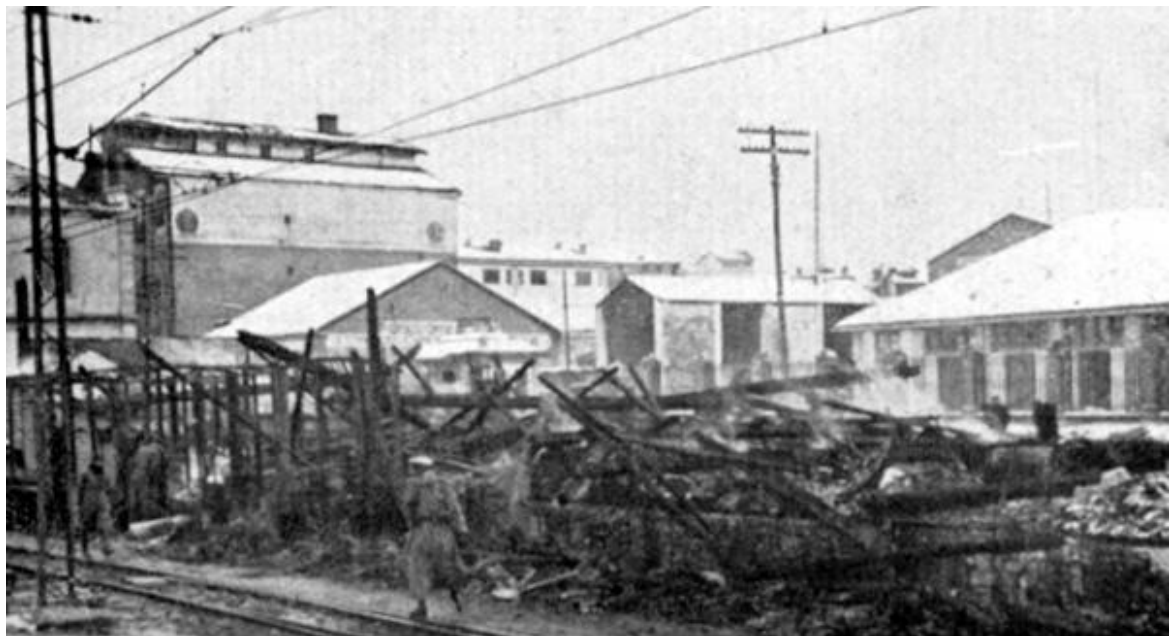
"El Trenico": el derribo y desmantelamiento



Desmantelamiento y demolición.-31 de diciembre de 1967,



Una de las naves del taller de Vitoria después del incendio del 8 de enero de 1942.



Derribo de la estación de Los Herrán 1968

6.- PERSONAS ILUSTRES DEL “TRENICO”



**Alejandro Mendizábal Peña, El ingeniero de caminos Foto gentileza
De Ángel Mendizábal Aracama**

Alejandro Mendizábal Peña fue el ingeniero de caminos clave detrás de la construcción y culminación del **Ferrocarril Vasco-Navarro** (conocido como "El Trenico"). Su labor técnica fue el complemento directo a la gestión política de Rafael Benjumea y Burín, especialmente en el tramo que conectaba Álava con Navarra.

Su papel en el Ferrocarril Vasco-Navarro

Director de Obras: Ejerció como ingeniero-director de la **Junta de Obras de los Ferrocarriles de Estella a**

Vitoria entre 1920 y 1931. Bajo su mando se diseñó y ejecutó la obra civil más importante de la primera mitad del siglo XX en Álava.

Hitos de construcción: Dirigió la finalización del ramal de **San Prudencio a Oñati** (inaugurado en 1923) y la sección de **Vitoria a Estella**, inaugurada por Primo de Rivera en 1927.

Visión técnica: Su gestión se caracterizó por una dedicación absoluta al servicio del Estado, rechazando ofertas del sector privado para asegurar la operatividad de las líneas públicas.

Trayectoria Posterior

Tras concluir su misión en Vitoria en 1931, Mendizábal Peña ocupó diversos cargos de alta responsabilidad en el sistema ferroviario español:

Dirección General de Ferrocarriles: Trabajó en la Sección de Explotación en Madrid y fue Comisario del Estado en compañías como M.Z.A. y el Norte.

Reconstrucción de posguerra: Finalizada la Guerra Civil, lideró la tarea de poner en funcionamiento las líneas ferroviarias estatales con recursos muy limitados.

Vicepresidencia del Consejo: Se jubiló en 1957 como vicepresidente del Consejo de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado.

Fue hijo del también ingeniero [Alejandro Mendizábal Martín](#), destacado por sus obras hidráulicas y puentes en Teruel.



Angel-Suso-Lacha-foto-Javier-Suso-San-Miguel-1

Javier Suso San Miguel (Vitoria, 1955) es el principal investigador y divulgador de la historia del **Ferrocarril Vasco-Navarro**. Su labor ha sido determinante para rescatar la memoria de "El Trenico" y para que su antiguo trazado sea hoy una de las **Vías Verdes** más importantes de España.

El Vínculo con Ángel Suso Lacha

Javier Suso es hijo de **Ángel Suso Lacha**, quien fue un empleado clave de la línea. Tras el cierre del ferrocarril el 31 de diciembre de 1967, Ángel Suso fue el encargado de la **"liquidación" y desmantelamiento** del tren. Esta conexión familiar directa permitió a Javier heredar y recopilar un vasto archivo documental que ha servido de base para sus investigaciones.

Hitos de su Trayectoria

Archivo Documental: Durante más de 30 años, ha reunido un fondo de aproximadamente **10.000 documentos**, fotografías y planos originales. En 2022, anunció la donación de este material a instituciones como la [Fundación Sancho el Sabio](#) y el Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz para asegurar su conservación pública.

Divulgación: Es autor de numerosas publicaciones, artículos y el blog referencial [Ferrocarril Vasco-Navarro "El Trenico"](#), donde detalla aspectos técnicos y humanos de la línea.

Reconocimientos: En mayo de 2024, fue galardonado con el premio **"Alavés del Año"** por COPE Vitoria, en reconocimiento a su labor de preservación de la identidad y la historia de Álava.

Impulsor de la Vía Verde: Ha trabajado activamente en la recuperación del trazado como recurso turístico y cultural, colaborando con instituciones para señalar y dar valor a las antiguas estaciones.

Gracias a su trabajo, se ha podido documentar con precisión la labor de ingenieros como Alejandro Mendizábal y la importancia social que tuvo el tren para las comarcas de la Montaña Alavesa, Tierra Estella y el Alto Deba.



Cesar-Cañedo-Argüelles-García-foto-Cañedo-hijo

César Cañedo-Argüelles Torrejón es un destacado ingeniero de caminos contemporáneo que, siguiendo la estela de figuras históricas como Rafael Benjumea o Alejandro Mendizábal, ha dedicado su carrera a la ingeniería civil y ferroviaria en España.

Perfil Profesional

Trayectoria Empresarial: Es el presidente fundador de [Inse Rail](#), una firma de ingeniería y consultoría especializada en el sector ferroviario.

Liderazgo en el Sector: Ha participado en la fundación y dirección de importantes empresas españolas de ingeniería civil y arquitectura desde 1970. Además, es consejero independiente en compañías del sector de infraestructuras como [OHLA](#).

Especialización: Su labor se centra en la modernización de infraestructuras, la consultoría estratégica y el desarrollo de proyectos ferroviarios de alta complejidad técnica.

Relación con el contexto anterior

Si bien su labor es **contemporánea** y no participó en la construcción original del Vasco-Navarro (que cerró en 1967), representa la continuidad de la ingeniería de caminos española en la que destacaron los nombres que mencionaste previamente. Mientras que Mendizábal y Benjumea sentaron las bases de la red ferroviaria del siglo XX, profesionales como Cañedo-Argüelles han liderado la transición hacia la ingeniería ferroviaria del siglo XXI.

A diferencia de los ingenieros históricos que participaron en la construcción original (como Alejandro Mendizábal), la intervención de **César Cañedo-Argüelles Torrejón** en el contexto del **Ferrocarril Vasco-Navarro** se enmarca en la ingeniería moderna y la consultoría técnica de infraestructuras ferroviarias actuales.

Como presidente de **Inse Rail**, su papel no fue la construcción del antiguo "Trenico" (que cerró en 1967), sino que su vinculación se centra en:

Ingeniería de Rehabilitación y Modernización: A través de su empresa, ha liderado proyectos de ingeniería civil y ferroviaria que aplican los estándares tecnológicos actuales a la red nacional.

Visión de Red Ferroviaria: Cañedo-Argüelles es una figura clave en la planificación de infraestructuras ferroviarias en España, participando en la gestión de proyectos que buscan integrar los antiguos corredores ferroviarios en las nuevas necesidades de transporte y movilidad sostenible.

Consultoría Estratégica: Ha aportado su experiencia técnica en el análisis de trazados y la mejora de las comunicaciones en la zona norte de España, donde el legado del Vasco-Navarro sigue siendo un referente para la conectividad entre Álava, Navarra y Gipuzkoa.

En resumen, mientras que las figuras anteriores fueron los **artífices de la vía**, Cañedo-Argüelles representa la **ingeniería de vanguardia** que gestiona el futuro ferroviario sobre los cimientos que aquellos ingenieros de caminos del siglo XX establecieron.



Eduardo Dato. Foto E. Guinea. A.M.V-G

La relación entre **Eduardo Dato e Iradier** y el ferrocarril **Vasco-Navarro** (conocido popularmente como "El Trenico") fue fundamental para el desarrollo de Álava y Navarra a principios del siglo XX. Dato, quien fuera presidente del Consejo de Ministros y un político muy vinculado a Vitoria, fue el gran impulsor político de esta infraestructura. Aquí te detallo los puntos clave de este vínculo:

El impulso político y el viaje inaugural

Apoyo decisivo: Eduardo Dato utilizó su influencia política en Madrid para favorecer a Vitoria, ciudad de la que era hijo adoptivo y con la que tenía fuertes lazos familiares por parte de madre. Su apoyo fue clave para que el Estado asumiera la explotación de la línea cuando la empresa concesionaria original quebró.

Viaje inaugural: El **3 de septiembre de 1919**, Eduardo Dato presidió el viaje inaugural del tramo entre Vitoria y Bergara, viajando a bordo del propio tren.

El Ferrocarril Vasco-Navarro

Trayecto: Unía las localidades de Estella (Navarra) con Vitoria (Álava) y Mecalalde (Gipuzkoa), permitiendo una conexión vital entre estas regiones.

Apogeo y fin: Fue una de las líneas ferroviarias de vía estrecha más modernas de su época. Sin embargo, tras décadas de servicio, realizó su último viaje el **31 de diciembre de 1967**.

Legado: Hoy en día, gran parte de su antiguo trazado ha sido recuperado como la **Vía Verde del Vasco-Navarro**, una ruta muy popular para ciclistas y caminantes que atraviesa paisajes de gran belleza en Álava y Navarra.

Memoria en Vitoria

En Vitoria, el nombre de Eduardo Dato sigue muy vivo, no solo por su papel con el tren, sino porque la calle principal y más emblemática de la ciudad lleva su nombre.

Se le recuerda como el político que "favoreció a la ciudad" facilitando infraestructuras como este ferrocarril que rompió el aislamiento de muchas zonas rurales.



Fernando García-Arenal y Winter (1880-1961)

Fernando García-Arenal y Winter (1880-1961) fue un destacado Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y una figura central en la historia técnica del Ferrocarril Vasco-Navarro.

Hijo de Fernando García Arenal y Ernestina Winter, y nieto de la célebre escritora y feminista Concepción Arenal, su legado está íntimamente ligado a la ingeniería ferroviaria en el norte de España.

Su papel en el Ferrocarril Vasco-Navarro

Ingeniero Director: Fue el principal responsable técnico de la construcción y explotación del ferrocarril. Bajo su dirección se completaron tramos críticos que permitieron la conexión definitiva entre **Vitoria, Estella y Mecolalde**.

Modernización: Se le atribuye la implementación de soluciones técnicas avanzadas para la época en una línea de vía estrecha que destacaba por su calidad constructiva.

Vínculo con Eduardo Dato: Mientras Dato ejercía el impulso político y financiero desde Madrid para que el Estado rescatara la línea, García-Arenal fue el encargado de ejecutar esa visión sobre el terreno, asegurando que "El Trenico" se convirtiera en una realidad operativa para Álava y Navarra.

Contexto Familiar y Formación

Linaje intelectual: Creció en un entorno influenciado por la **Institución Libre de Enseñanza**, de la que su familia era muy cercana.

Carrera en Vigo: Al igual que su padre (quien fue ingeniero del Puerto de Vigo), Fernando también dejó su huella en Galicia antes de centrarse en los proyectos ferroviarios del norte.

El Legado Actual

El trazado que García-Arenal diseñó y construyó es hoy la Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro, una de las rutas cicloturistas más largas y premiadas de España, que conserva túneles, viaductos y estaciones que testimonian su labor de ingeniería.



Francisco-Javier-Arraiza-Baletzen

Francisco Javier Arraiza Baletzena (Vitoria, 1872 - 1953) fue otra pieza clave en el engranaje que hizo posible el **Ferrocarril Vasco-Navarro**, actuando como el nexo de unión entre la política de **Eduardo Dato** y la ingeniería de **García-Arenal**.

Su papel fue fundamentalmente administrativo y de gestión local, destacando por los siguientes puntos:

Vínculo con el "Trenico"

Secretario del Ayuntamiento de Vitoria: Ocupó este cargo durante décadas, desde donde gestionó todos los expedientes municipales, expropiaciones y convenios necesarios para que las vías del tren atravesaran la capital alavesa.

Mano derecha de Eduardo Dato: Arraiza fue el principal representante y "hombre de confianza" de Dato en Vitoria. Mientras Dato conseguía la financiación en Madrid, Arraiza se encargaba de la logística política y social en Álava para que el proyecto no se detuviera.

Comisión Ejecutiva: Formó parte activa de las juntas y comisiones que impulsaron la reanudación de las obras del ferrocarril cuando el Estado se hizo cargo de la línea en 1914.

Perfil Político y Social

Influencia en Álava: Era un hombre de una cultura vastísima y una capacidad de gestión que le permitió sobrevivir a distintos cambios políticos, manteniendo siempre el objetivo de modernizar la provincia.

Homenaje: Su labor fue tan valorada que en Vitoria existe una calle con su nombre (Calle Francisco Javier de Landaburu y Arraiza, aunque a menudo se le recuerda simplemente como el "Secretario Arraiza") en reconocimiento a su servicio a la ciudad.

La "Tríada" del Vasco-Navarro

Podemos decir que el éxito del ferrocarril dependió de estos tres hombres:

Eduardo Dato: El poder político y el dinero (Madrid).

Francisco Javier Arraiza: La gestión local y el apoyo institucional (Vitoria).

Fernando García-Arenal: El diseño y la ejecución técnica (Ingeniería).



Francisco-Javier-de-Ugarte-y-Pagés-Ministro-de-Fomento-1

Francisco Javier de Ugarte y Pagés (1852-1919) completa el círculo de poder que impulsó el desarrollo de Álava y el proyecto del **Ferrocarril Vasco-Navarro**.

Si Dato era el gran líder político y Arraiza el gestor local, Ugarte fue el **ideólogo jurídico y el aliado estratégico** en Madrid.

Su papel en el entorno de Eduardo Dato

Aliado íntimo: Fue uno de los colaboradores más cercanos y leales de **Eduardo Dato**. Compartían una visión conservadora y regeneracionista de España.

Vínculo con Álava: Aunque nació en Barcelona, su familia era de origen alavés y él se sintió profundamente vinculado a Vitoria. Fue elegido **Diputado a Cortes por el distrito de Vitoria** en varias ocasiones, representando los intereses de la provincia en la capital.

Influencia en el Gobierno: Ocupó cargos de altísima relevancia, como **Ministro de la Gobernación y Ministro de Gracia y Justicia**. Desde estas posiciones, facilitó que las demandas de Álava (incluyendo las subvenciones para el ferrocarril) fueran escuchadas en el Consejo de Ministros.

Contribución al Ferrocarril y a la Provincia

Marco Legal: Como jurista de prestigio (llegó a ser Fiscal del Tribunal Supremo), ayudó a redactar y supervisar los complejos acuerdos legales que permitieron que el Estado rescatara la concesión del Vasco-Navarro tras su quiebra inicial.

Fomento de la Cultura: No solo se centró en el tren; fue un gran impulsor de la cultura en Vitoria y un defensor de los **Fueros**, lo que le ganó un gran respeto en la sociedad alavesa de la época.

Legado en Vitoria

Al igual que sus contemporáneos, tiene un reconocimiento físico en la ciudad:

Calle de Javier de Ugarte: Una calle céntrica en Vitoria lleva su nombre, situada muy cerca de la Plaza de la Virgen Blanca, testificando su importancia histórica para la ciudad.

En resumen, **Ugarte** fue el "puente" parlamentario que, junto a Dato, permitió que el proyecto técnico de **García-Arenal** y la gestión de **Arraiza** tuvieran el respaldo legal y político necesario en Madrid.



Gabriel Martínez de Aragón. Foto. E. Guinea. A.M.V-G

Gabriel Martínez de Aragón y Urbiztondo (1865-1934) completa este grupo de figuras clave, aportando el componente jurídico y de defensa de las libertades forales en el contexto del crecimiento de Álava y el proyecto ferroviario.

Si bien Eduardo Dato y Javier de Ugarte representaban el ala más conservadora, Martínez de Aragón encarnaba una sensibilidad distinta, pero igualmente comprometida con el progreso de Vitoria.

Perfil y Trayectoria Política

Defensor de los Fueros: Fue un jurista de gran prestigio y un "hombre de muy afinadas ideas fueristas". Su labor fue esencial para armonizar las necesidades de modernización (como el ferrocarril) con el respeto a las instituciones y leyes tradicionales de Álava.

Carrera en la Administración: Tuvo una trayectoria institucional de primer nivel, llegando a ser **Fiscal General de la República** en 1931 y **Presidente del Consejo de Estado** en 1933.

Gobernador Civil de Álava: En 1931, asumió el cargo de gobernador, desde donde apoyó los movimientos municipalistas en favor del Estatuto de Autonomía.

Su papel en el contexto del Vasco-Navarro

Influencia Institucional: Al igual que Ugarte, su posición como Diputado y Senador por Álava en distintas legislaturas le permitió ser una voz constante en Madrid para defender los intereses económicos de la provincia.

Nexo entre épocas: Representa la transición entre la vieja política de la Restauración (donde colaboró con las élites locales) y el nuevo orden republicano, manteniendo siempre el foco en el desarrollo de infraestructuras para Vitoria.

El legado familiar

La familia Martínez de Aragón es descrita como "una familia para una ciudad", debido a su profunda implicación en casi todos los ámbitos de la vida vitoriana durante más de un siglo. En Vitoria-Gasteiz, su memoria se honra con una calle que lleva su nombre en el barrio de Salburua.

Con él, cerramos el cuadro de los impulsores del "**Trenico**": el apoyo político de **Dato**, la estrategia parlamentaria de **Ugarte**, la gestión municipal de **Arraiza**, la ingeniería de **García-Arenal** y la defensa institucional y jurídica de **Martínez de Aragón**.



Joaquin-Herran-impulsor-del-Ferrocarril-Vasco-Navarro.

Joaquín Herrán y Ureta (1844-1900) fue el verdadero **visionario y padre fundador** del Ferrocarril Vasco-Navarro. Si las figuras que hemos visto anteriormente (Dato, Ugarte, Arraiza) fueron quienes consolidaron el proyecto cuando el Estado tomó las riendas, Joaquín Herrán fue quien soñó y luchó por él desde sus inicios, llegando a arruinarse en el intento.

Aquí tienes los aspectos más destacados de su figura:

El origen del "Trenico"

El primer impulsor: En 1882, obtuvo la concesión original para construir un ferrocarril de vía estrecha que uniera **Estella, Vitoria y Durango** (que finalmente conectaría en Mecolalde).

Un proyecto de vida: Herrán veía en este tren la clave para la prosperidad del pueblo vasco. Dedicó décadas a buscar financiación, redactar proyectos y convencer a las Diputaciones de Álava, Vizcaya, Guipúzcoa y Navarra de su viabilidad.

Director de la línea: Fue el primer director de la explotación ferroviaria entre 1889 y 1903, supervisando los difíciles comienzos de la obra.

Trayectoria política en Vitoria

Alcalde de Vitoria: Fue una figura prominente en la vida civil de la ciudad, llegando a ser **alcalde de Vitoria** en 1873 durante la Primera República.

Compromiso foral: Actuó como secretario general de la Subcomisión ejecutiva de la Junta Fuerista Liberal, demostrando un fuerte compromiso con las libertades de Álava.

Un final agri dulce

Ruina personal: Tras la quiebra de sus socios financieros (como la Banca Artola) y la incautación definitiva del ferrocarril por parte del Estado en 1903, Herrán se retiró a Berceo (La Rioja) desilusionado y habiendo perdido su fortuna en el proyecto.

Memoria en la ciudad: Vitoria no ha olvidado su empeño; la calle **Los Herrán**, una de las arterias más importantes de la ciudad, lleva su nombre en honor a él y a su familia, y fue precisamente el lugar donde se ubicó la estación de Vitoria-Ciudad del Vasco-Navarro.

Joaquín Herrán puso la **primera piedra intelectual y material** de una infraestructura que, décadas después, Eduardo Dato y su círculo político terminarían de hacer realidad.



Jose-de-Aguinaga-y-Keller-1

José de Aguinaga y Keller (1883-1970) fue un ilustre **Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos** que tomó el relevo técnico de García-Arenal para llevar el **Ferrocarril Vasco-Navarro** a su máxima sofisticación técnica. Si Joaquín Herrán fue el soñador y García-Arenal el constructor de la base, Aguinaga fue el **modernizador** que consolidó la línea como una de las mejores de Europa en su clase.

Su papel determinante en el "Trenico"

Ingeniero Director: Sucedió a García-Arenal en la dirección del ferrocarril durante los años 20 y 30, el periodo de mayor esplendor de la línea.

La Electrificación: Su mayor hito fue dirigir la **electrificación del trazado**, una decisión vanguardista que convirtió al Vasco-Navarro en uno de los primeros ferrocarriles de vía estrecha en España en abandonar el vapor, mejorando radicalmente su eficiencia y limpieza.

El tramo a Estella: Bajo su supervisión técnica se completó el difícil y espectacular tramo vitoriano hacia Navarra, que incluía obras de ingeniería complejas para salvar la orografía de la Montaña Alavesa.

Proyección Nacional

Director General de Ferrocarriles: Su excelente gestión en el Vasco-Navarro le sirvió de trampolín para ocupar altísimos cargos en Madrid, donde llegó a ser Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera.

Academia y Técnica: Fue un referente teórico en la ingeniería ferroviaria española, participando en la planificación de la Red Nacional de Ferrocarriles tras la Guerra Civil.

Legado en Álava

Aguinaga es recordado por haber dotado al Vasco-Navarro de un **aire de modernidad europea**. Gracias a su gestión, el tren no solo era un medio de transporte, sino un símbolo de progreso tecnológico para Vitoria y Estella.

Con él, se cierra el círculo de los **cinco grandes nombres** del Vasco-Navarro: **Herrán** (la idea), **Dato** (el apoyo político), **Arraiza** (la gestión local), **García-Arenal** (la construcción inicial) y **Aguinaga** (la electrificación y modernidad).



Jose-Eugenio-Ribera-Dutaste

José Eugenio Ribera Dutaste (1864-1936) fue, posiblemente, el ingeniero más brillante de su generación en España y el responsable de que el Ferrocarril Vasco-Navarro cuente con algunas de las obras de ingeniería más audaces de la época.

Su gran aportación fue la introducción y el dominio del hormigón armado, una tecnología revolucionaria en aquel momento.

Su impacto en el "Trenico"

El Viaducto de Ormaiztegui y más: Aunque es famoso por reformar grandes puentes ferroviarios en toda España, en el Vasco-Navarro su mano se nota en los puentes y viaductos de hormigón que permitieron salvar el accidentado relieve de la Montaña Alavesa y el paso hacia Gipuzkoa.

Colaboración con García-Arenal: Trabajó estrechamente con Fernando García-Arenal (el ingeniero director) diseñando las estructuras que requerían cálculos complejos. Sus puentes no solo eran funcionales, sino estéticamente modernos para 1910-1920.

Innovación técnica: Ribera fundó la "Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles", desde la cual impulsó el uso del hormigón en el Vasco-Navarro, abaratando costes y aumentando la durabilidad de las infraestructuras frente al tradicional hierro o piedra.

Un ingeniero de talla mundial

El Puente de San Antón: En Bilbao, diseñó el actual puente de San Antón.

Catedrático y Autor: Fue profesor de la Escuela de Caminos de Madrid y escribió los tratados fundamentales sobre hormigón armado que estudiaron todos los ingenieros españoles durante décadas.

Reconocimiento: Se le considera el "padre del hormigón armado en España".
Su lugar en la historia del tren

Si Aguinaga puso la electricidad y García-Arenal el trazado, Ribera puso la estructura física más avanzada. Sus viaductos son hoy los puntos más espectaculares de la Vía Verde, permitiendo a los ciclistas cruzar valles a gran altura sobre estructuras que hace un siglo eran la vanguardia mundial.



Jose-Luis-Albareda-y-Sezde-Ministro-de-Fomento

José Luis Albareda y Sezde (1828-1897) fue una figura política y periodística de gran relevancia en la España de finales del siglo XIX, cuya conexión con el **Ferrocarril Vasco-Navarro** se sitúa en la fase de **concesión inicial y origen del proyecto**.

Como **Ministro de Fomento** (en los periodos 1881-1883 y 1887-1888) bajo los gobiernos de Sagasta, su papel fue determinante para sentar las bases legales de las infraestructuras ferroviarias del norte de España:

Relación con el Ferrocarril Vasco-Navarro

Aprobación de la Concesión (1882): Fue el ministro que firmó y autorizó las gestiones iniciales para la concesión del ferrocarril de vía estrecha que uniría **Vitoria con Estella y Durango**, impulsado originalmente por **Joaquín Herrán**.

Impulso Legislativo: Durante su mandato, se fomentaron las leyes de ferrocarriles secundarios y estratégicos que permitieron que proyectos como el "Trenico" obtuvieran subvenciones estatales, algo vital para una línea que atravesaba una orografía tan compleja.

Contexto de Modernización: Albareda era un firme defensor del progreso a través de las comunicaciones. Su gestión en Fomento coincidió con el auge de las líneas de vía estrecha en el País Vasco y Navarra, viendo en ellas un motor para la economía rural y minera.

Perfil Político y Profesional

Político Liberal: Fue uno de los hombres de confianza de Práxedes Mateo Sagasta y ocupó carteras clave como Gobernación y Fomento.

Periodista y Fundador: Fuera de la política, destacó por fundar la «**Revista de España**», una de las publicaciones intelectuales más influyentes de la época.

Diplomático: Al final de su carrera, sirvió como embajador de España en ciudades como Londres y París.

En la cronología del Vasco-Navarro, Albareda representa el **respaldo estatal primigenio** en Madrid. Sin su firma en los decretos de concesión de los años 80, el sueño de Joaquín Herrán no habría tenido el marco legal necesario para comenzar a caminar.



D. Juan José de Herrán y Ureta.



**Juan-José-De-Herrán-y-Ureta-
El-ingeniero-de-Montes-Archivo-Municipal-de-Vitoria-Gasteiz**

Juan José de Herrán y Ureta fue el hermano y socio inseparable de **Joaquín Herrán**, formando junto a él el núcleo impulsor que dio vida al proyecto del **Ferrocarril Vasco-Navarro**.

Si Joaquín era la cara pública y el estratega, Juan José fue el **apoyo operativo y financiero** fundamental en los años más difíciles de la concesión (finales del siglo XIX).

Su papel en el "Trenico"

Cofundador: Participó activamente en la creación de la empresa original que obtuvo la concesión en **1882**. Los hermanos Herrán trabajaron como un bloque para convencer a los inversores y a las instituciones de Álava y Navarra.

Gestión de la crisis: Estuvo presente en los momentos críticos de la compañía, especialmente durante la quiebra de la **Banca Artola**, que dejó al proyecto sin fondos y obligó a los hermanos a realizar enormes sacrificios personales para intentar salvar la obra.

Vínculo con Vitoria: Al igual que su hermano, pertenecía a una de las familias más influyentes de la burguesía liberal vitoriana, lo que les permitió abrir puertas en el Ayuntamiento y la Diputación.

El legado familiar: La calle "Los Herrán"

Es importante destacar que la famosa calle de Vitoria-Gasteiz no se llama "Calle de Joaquín Herrán", sino **Calle de Los Herrán** (en plural). Este nombre es un reconocimiento explícito de la ciudad a la labor conjunta de ambos hermanos:

Ubicación estratégica: La calle se trazó precisamente por donde discurrían las vías y donde se ubicaba la **estación de Vitoria-Ciudad**, el corazón del Vasco-Navarro en la capital.

Símbolo de progreso: Para los vitorianos de la época, los hermanos Herrán representaban la modernidad y el esfuerzo por conectar Álava con el resto del norte de España.

Un destino compartido

Juan José compartió con Joaquín no solo el éxito inicial, sino también la amargura de ver cómo el Estado se incautaba de la línea en **1903** debido a las dificultades financieras, antes de que el tren pudiera completarse bajo su gestión directa.



Juan-de-la-Cierva-y-Peñafiel-Ministro-de-Fomento

Juan de la Cierva y Peñafiel (1864-1938) fue otro de los "pesos pesados" de la política madrileña que, desde el **Ministerio de Fomento**, resultó vital para que el **Ferrocarril Vasco-Navarro** no quedara en un proyecto fallido tras la quiebra de los hermanos Herrán.

Su intervención se produce en una fase crítica de **transición y rescate estatal**:

Su papel en el Ferrocarril Vasco-Navarro

Ministro de Fomento (1907-1909): Bajo el gobierno de Antonio Maura, De la Cierva fue el responsable de gestionar el periodo en el que el Estado tuvo que hacerse cargo definitivamente de las obras tras la incautación de la línea en 1903.

Impulso a las obras paralizadas: Durante su mandato se reactivaron tramos que llevaban años detenidos. Su gestión fue pragmática: entendía que el Estado debía invertir en ferrocarriles secundarios para vertebrar el país, una visión que encajaba perfectamente con las necesidades de Álava y Navarra.

Conexión con Eduardo Dato: Como miembro destacado del Partido Conservador, trabajó en sintonía con Dato para asegurar que los presupuestos generales del Estado incluyeran las partidas necesarias para el Vasco-Navarro.

Perfil Político: "El Ciervismo"

Hombre de Estado: Fue un político de una energía arrolladora (y a veces polémica), ocupando casi todos los ministerios importantes: Instrucción Pública, Gobernación, Guerra, Hacienda y Fomento.

Lazos con el Aire: Aunque él se centró en la política de infraestructuras terrestres, es mundialmente conocido por ser el padre de **Juan de la Cierva y Codornú**, el inventor del **autogiro** (precursor del helicóptero).

Legado en la Infraestructura

De la Cierva representa la **institucionalización del proyecto**. Gracias a su paso por Fomento, el "Trenico" dejó de ser una aventura empresarial privada de los Herrán para convertirse en una **prioridad del Estado español**, asegurando su supervivencia hasta su inauguración definitiva años después.



Juan-Zubia-Ugarte

Juan Zubia Ugarte fue una figura clave en la operatividad diaria del Ferrocarril Vasco-Navarro, desempeñando el cargo de Ingeniero Industrial y Jefe de Movimiento.

Facebook

Su papel se centró en la gestión técnica y la logística del tráfico ferroviario, siendo uno de los responsables de que el "Trenico" funcionara con precisión durante sus décadas de servicio.

Su labor en el "Trenico"

Gestión del Tráfico: Como Jefe de Movimiento, era el encargado de coordinar los horarios, las frecuencias y la circulación de los convoyes a lo largo de toda la línea entre Vitoria, Estella y Mecalalde.

Ingeniería Industrial: Su formación técnica permitió mantener la eficiencia operativa del ferrocarril, especialmente tras la electrificación de la línea impulsada por Aguinaga.

Testigo de una época: Se le recuerda como uno de los rostros visibles de la administración ferroviaria en la estación de la **calle Los Herrán** en Vitoria, donde se centralizaba gran parte de la actividad del Vasco-Navarro.

Vínculo con Vitoria-Gasteiz

Residencia y familia: Juan Zubia fue vecino de Vitoria, donde residió junto a su esposa, Rosario Guinea Elorza.

Memoria histórica: Su nombre aparece vinculado a la historia oral y gráfica de la ciudad, representando a esa clase técnica y profesional que sostuvo la infraestructura industrial de Álava a mediados del siglo XX.

Juan Zubia Ugarte representa el eslabón de la **gestión operativa**, aquel que aseguraba que la visión política de Dato y el diseño de los ingenieros se tradujera en un servicio puntual y seguro para los miles de pasajeros que utilizaban el tren cada año.



Leandro-Nagore-Nagore-1

Leandro Nagore Nagore (1900-1988) fue una figura institucional clave en la etapa final y en la memoria del **Ferrocarril Vasco-Navarro**, especialmente desde la perspectiva de **Navarra**.

Su papel fue fundamental para coordinar los intereses de la provincia foral con el proyecto ferroviario que nacía en Vitoria:

Su papel en el contexto del "Trenico"

Secretario de la Diputación Foral de Navarra: Ocupó este cargo de altísima responsabilidad durante décadas (desde 1934). Fue el homólogo navarro de **Arraiza** en Vitoria, encargándose de toda la gestión administrativa, convenios y presupuestos que Navarra aportaba para el mantenimiento de la línea, especialmente en el tramo de **Tierra Estella**.

Defensa del trazado navarro: Nagore fue un firme defensor de la conexión ferroviaria como motor económico para el valle del Ega. Bajo su gestión administrativa se vivieron los años de posguerra, en los que el tren fue vital para el suministro de mercancías en la zona de Estella.

Gestión del cierre: Irónicamente, debido a su larga permanencia en el cargo, le tocó gestionar los difíciles años de decadencia de la línea en los años 60 y los expedientes relacionados con el cese de actividad en **1967**.

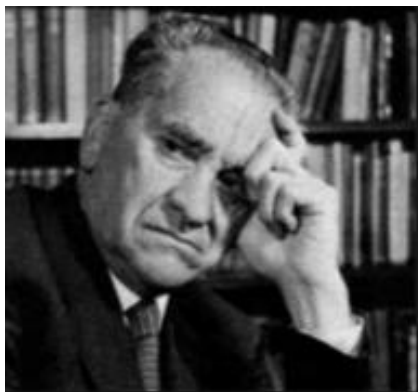
Perfil Intelectual y Jurídico

Jurista de prestigio: Fue un experto en Derecho Foral Navarro, asegurando que cualquier intervención del Estado en el ferrocarril respetara las competencias de la Diputación.

Historiador y Académico: Miembro de la Institución Príncipe de Viana, dedicó gran parte de su vida a investigar y publicar sobre la historia y las instituciones navarras, lo que le otorgaba una visión a largo plazo sobre la importancia de las infraestructuras.

Legado

Nagore representa la **pata navarra** de este proyecto interprovincial. Gracias a su meticulosa gestión administrativa, la colaboración entre Álava y Navarra se mantuvo fluida durante los años centrales del siglo XX.



Manuel-de-Irujo-y-Ollo-1

Manuel de Irujo y Olló (1891-1981) fue una de las figuras políticas más relevantes de Navarra en el siglo XX. Su relación con el **Ferrocarril Vasco-Navarro** se entiende desde su defensa del desarrollo económico de su tierra natal, **Estella**, y su papel como líder del nacionalismo vasco (PNV).

Aquí tienes los puntos clave de su conexión con el "Trenico":

El impulsor de Estella

Vínculo con la terminal Navarra: Irujo nació en Estella, ciudad que era el final (o principio) de la línea. Para él, el ferrocarril no era solo una infraestructura, sino el pulmón que conectaba la Navarra media con Vitoria y el resto del País Vasco.

Defensa institucional: Desde su posición en la Diputación Foral de Navarra (1921-1923) y más tarde como Diputado en Cortes durante la República, abogó por la mejora de las comunicaciones ferroviarias en Tierra Estella, viendo en el Vasco-Navarro una herramienta de vertebración territorial.

Perfil Político y Jurídico

Líder del PNV: Fue una figura moderada y democrática dentro del nacionalismo. Su visión del tren encajaba con el ideal de unión entre los territorios de habla vasca (Álava, Vizcaya, Guipúzcoa y Navarra).

Ministro de la República: Fue Ministro sin cartera y **Ministro de Justicia** durante la Guerra Civil, destacando por su esfuerzo en humanizar la justicia en tiempos de conflicto.

Exilio y Retorno: Tras décadas en el exilio, regresó a Navarra en la Transición, siendo elegido senador por la Comunidad Foral.

Su legado en Estella

En Estella, la estación del Vasco-Navarro (hoy convertida en estación de autobuses y oficina de turismo) es un símbolo de la época de esplendor que Irujo defendió. Su familia, de larga tradición foralista, siempre estuvo vinculada a los movimientos de modernización de la ciudad.

Irujo representa la **visión política navarra** del ferrocarril: un proyecto que unía a los pueblos más allá de las fronteras administrativas.



Manuel-García-Briz-Conde-de-Baynoa

Manuel García-Briz y Thomas, II Conde de Baynoa (1868-1936), fue una figura de la aristocracia y la política madrileña que actuó como un eslabón fundamental en la red de influencias de **Eduardo Dato** para favorecer a Álava y al proyecto del **Ferrocarril Vasco-Navarro**.

Su papel se define principalmente por su lealtad política y su capacidad de gestión en las altas esferas del Estado:

Su relación con el entorno de Eduardo Dato

Mano derecha y secretario: Fue el secretario particular de Eduardo Dato durante muchos años. Esta posición le otorgaba un poder real inmenso, ya que era el filtro por el que pasaban todas las peticiones, presupuestos y decisiones estratégicas que Dato tomaba desde la Presidencia del Gobierno.

Gestión del Vasco-Navarro: Como hombre de confianza de Dato, García-Briz coordinó muchos de los trámites administrativos en Madrid para asegurar que el Estado mantuviera la financiación de las obras del ferrocarril en los tramos de Álava y Navarra.

Vínculo con Vitoria: Aunque su actividad principal era en la capital, su cercanía a Dato le hizo conocedor y valedor de los intereses de Vitoria. Fue nombrado **Diputado a Cortes por el distrito de Vitoria** en 1914, representando directamente a los alaveses en el Parlamento.

Perfil y Trayectoria

Aristocracia y Servicio: Recibió el título de Conde de Baynoa de manos de Alfonso XIII en 1904. Su carrera estuvo marcada por el servicio a la Corona y al Partido Conservador.

Gobernador Civil: Ejerció como Gobernador Civil de Madrid, un puesto de extrema confianza política en la época.

Trágico final: Al igual que muchos miembros de la élite conservadora de la época, fue víctima de la violencia política al comienzo de la Guerra Civil en Madrid en 1936.

El "Conseguidor" en Madrid

Si Arraiza era el gestor en Vitoria y Aguinaga el técnico en la vía, el **Conde de Baynoa** era quien, en los despachos de Madrid, "engrasaba" la maquinaria burocrática para que los recursos llegaran a la provincia. Su labor fue silenciosa pero imprescindible para que el proyecto del tren no se detuviera por falta de atención política en la capital.



Narciso-Buesa-Buesa

Narciso Buesa Buesa fue otra figura fundamental de la administración alavesa que, desde la **Diputación Foral de Álava**, trabajó para que el **Ferrocarril Vasco-Navarro** fuera una realidad y un motor de modernización para la provincia.

Su papel se sitúa en la gestión de los recursos del territorio y en la coordinación con el Estado:

Su papel en el contexto del "Trenico"

Vicepresidente de la Diputación de Álava: Ejerció este cargo en periodos clave (como en 1913-1915), siendo el responsable de gestionar los presupuestos provinciales destinados a las obras del ferrocarril.

Interlocutor con Eduardo Dato: Como representante de Álava, mantuvo una comunicación constante con el gobierno de Madrid para asegurar que el Estado cumpliera con su compromiso de finalizar la línea tras la quiebra de la empresa privada.

Defensa de la Montaña Alavesa: Buesa fue uno de los grandes valedores de que el tren no se detuviera en Vitoria, sino que cruzara el puerto de Arlabán y se adentrara en la Montaña Alavesa hacia Navarra, entendiendo que sin el tren esa comarca quedaría aislada del progreso.

Perfil y Trayectoria

Político Conservador: Pertenece al círculo de confianza del Partido Conservador en Álava, compartiendo la visión de desarrollo de figuras como Javier de Ugarte o el Conde de Baynoa.

Compromiso con el Territorio: Además de su labor en la Diputación, estuvo muy vinculado a los movimientos agrarios y sociales de la época, buscando siempre mejorar la competitividad de los productos alaveses a través del transporte ferroviario.

Su legado en Vitoria

Al igual que otros personajes que has mencionado, Narciso Buesa forma parte de esa generación de vitorianos que transformaron la ciudad y la provincia a principios del siglo XX. Su apellido sigue muy presente en la vida pública alavesa a través de sus descendientes y la memoria de su gestión institucional.



**Rafael-Benjumea-y-Burín-
Conde-de-Guadalhorce-Ingeniero-de-Caminos.**

Rafael Benjumea y Burín (Sevilla, 1876 – Málaga, 1952) fue un destacado **ingeniero de caminos y político español**, conocido principalmente por su labor en el desarrollo de infraestructuras hidráulicas y ferroviarias en España durante el primer tercio del siglo XX.

Trayectoria y Logros Principales

Ingeniería Hidráulica: Su obra más emblemática fue la construcción del **Salto de El Chorro** y el **embalse del Guadalhorce** en Málaga. Por la magnitud y trascendencia de estos trabajos, el rey Alfonso XIII le otorgó el título de **Conde de Guadalhorce** en 1921.

Obras Públicas: Proyectó numerosas presas, como la de **Jándula** en el río Guadalquivir.

Carrera Política: Durante la dictadura de Primo de Rivera, ejerció como **Ministro de Fomento** (1925-1930). En este cargo, impulsó la creación de las Confederaciones Hidrográficas y modernizó la red de carreteras y ferrocarriles, llegando a presidir el Consejo de Administración de los **Ferrocarriles de España**.

Formación: Se formó en Sevilla y Madrid, graduándose como el número uno de su promoción en la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid.

La relación de **Rafael Benjumea y Burín** con el **Ferrocarril Vasco-Navarro** (conocido popularmente como "El Trenico") se debe principalmente a su gestión como **Ministro de Fomento** durante la dictadura de Primo de Rivera.

Bajo su mandato, se impulsó de forma decisiva la finalización de esta línea ferroviaria de vía estrecha que unía **Vitoria** con **Estella** y **Mecolalde**. Estos son los puntos clave de su intervención:

Plan Guadalhorce (1926): Benjumea promulgó el *Plan Preferente de Urgente Construcción de Ferrocarriles*, el cual incluía el impulso a líneas estatales estratégicas para completar la red nacional.

Impulso a la construcción: Aunque el proyecto del Vasco-Navarro venía de finales del siglo XIX, fue durante su ministerio cuando se realizaron las obras más significativas de los tramos finales, como el enlace hacia **Estella** (Navarra).

Modernización: Benjumea era un firme defensor de la modernización de las infraestructuras españolas. Bajo su dirección se buscó dotar a estas líneas de mayor capacidad y mejores instalaciones, aplicando su visión técnica de ingeniero de caminos a la política ferroviaria.

Legado en RENFE: Años más tarde, en 1948, fue nombrado **presidente de RENFE**, donde continuó supervisando la reconstrucción y mejora de la red ferroviaria española hasta su muerte en 1952.



Wenceslao-de-Goizueta-López-de-Zubiria-1

Wenceslao de Goizueta y López de Zubiría (1853-1934) fue un destacado **Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos** que desempeñó un papel técnico y directivo crucial en la primera etapa de construcción del **Ferrocarril Vasco-Navarro**.

Su intervención es clave para entender cómo el proyecto pasó de ser una idea de los hermanos Herrán a una obra de ingeniería tangible sobre el terreno:

Su papel en el "Trenico"

Ingeniero Director de las Obras: Fue el responsable técnico de la construcción del primer tramo inaugurado en **1889**, que unía **Vitoria con Salinas de Léniz (Gipuzkoa)**. Su labor consistió en materializar los planos originales en una orografía sumamente complicada.

Colaboración con Joaquín Herrán: Trabajó codo con codo con el concesionario original durante los años de la **Compañía del Ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro**. Bajo su dirección se levantaron los primeros puentes y se excavaron los túneles que permitieron al tren salir de la llanada alavesa.

Gestión en momentos de crisis: Goizueta tuvo que lidiar con las enormes dificultades financieras de la empresa privada, intentando mantener el ritmo de las obras a pesar de la falta de suministros y los impagos de los inversores británicos y la banca Artola.

Perfil Profesional y Social

Ingeniero Jefe de Álava: Además de su trabajo en el ferrocarril, ocupó cargos de responsabilidad en la administración de Obras Públicas de la provincia, supervisando la red de carreteras y puentes del territorio.

Vínculo Familiar: Pertenece a una familia de gran arraigo y prestigio en el norte de España; su apellido está ligado al desarrollo industrial y de infraestructuras del País Vasco y Navarra.

Reconocimiento: Se le recuerda como un profesional de gran rigor técnico que sentó las bases de la infraestructura que luego otros ingenieros, como **García-Arenal** o **Aguinaga**, terminarían de consolidar.

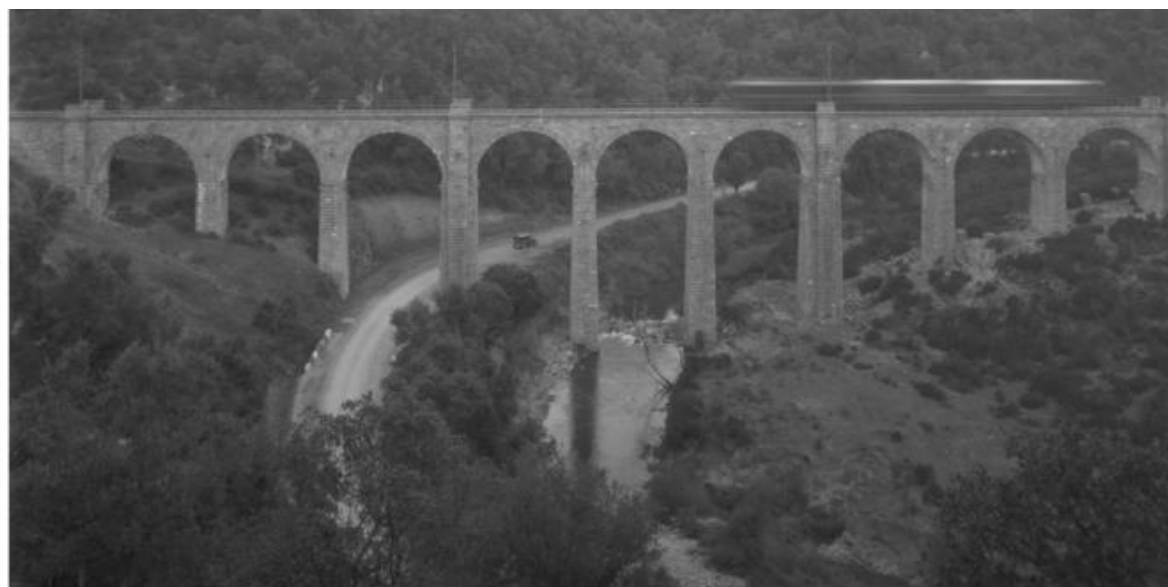
Su lugar en la cronología

Si **Joaquín Herrán** puso el sueño y el dinero inicial, **Wenceslao de Goizueta** puso la **técnica de finales del XIX**. Él fue quien vio pasar las primeras locomotoras de vapor por las vías del Vasco-Navarro antes de que el Estado se hiciera cargo de la línea en el siglo XX.

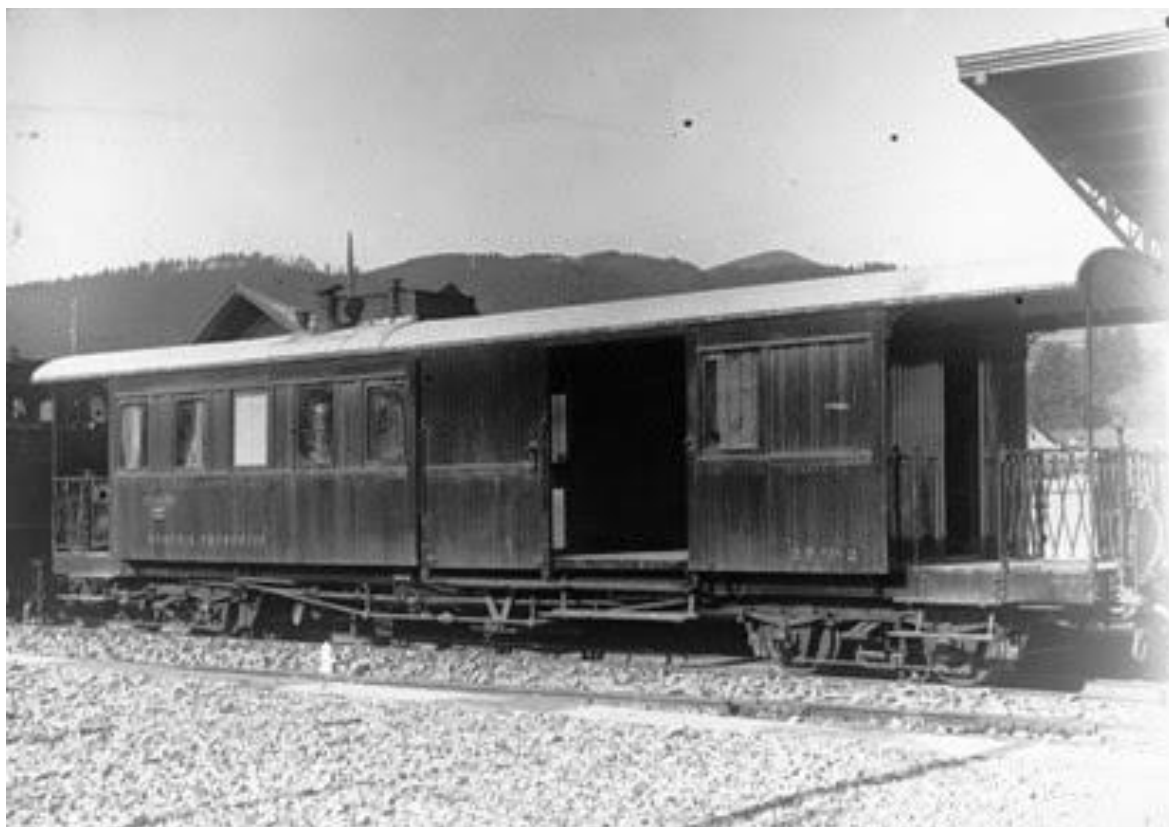
7.-VASCO-NAVARRO (VARIADO)



**Viaducto de Arguijas o del Puentarrón , sobre el Ega, 06.10.1931 ,
Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



**Viaducto de Arguijas, o del Puentarrón , sobre el Ega. 6 de octubre de 1931,
Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa**



Vasco-Navarro-furgón-Correos-del-FC-de-Oñate-a-San-Prudencio-fondo-MVF-Euskotren

Esta imagen que mencionas es una pieza documental fundamental del **Museo Vasco del Ferrocarril (MVF)**, gestionado por Euskotren en Azpeitia. Captura un elemento muy específico de la red de vía métrica guipuzcoana: el servicio postal en el ramal de Oñate.

El Furgón de Correos del Ferrocarril de Oñate

Este vehículo operaba en la pequeña pero vital línea que unía **Oñate con San Prudencio**, donde conectaba con la línea principal del Ferrocarril Vasco-Navarro (el tramo de Vitoria a Vergara).

Origen del material: A diferencia de los grandes automotores Siemens de la línea principal, el material del ramal de Oñate era más modesto. El furgón de correos permitía el transporte de saca postal y pequeña paquetería, esencial para la industria de Oñate en la posguerra.

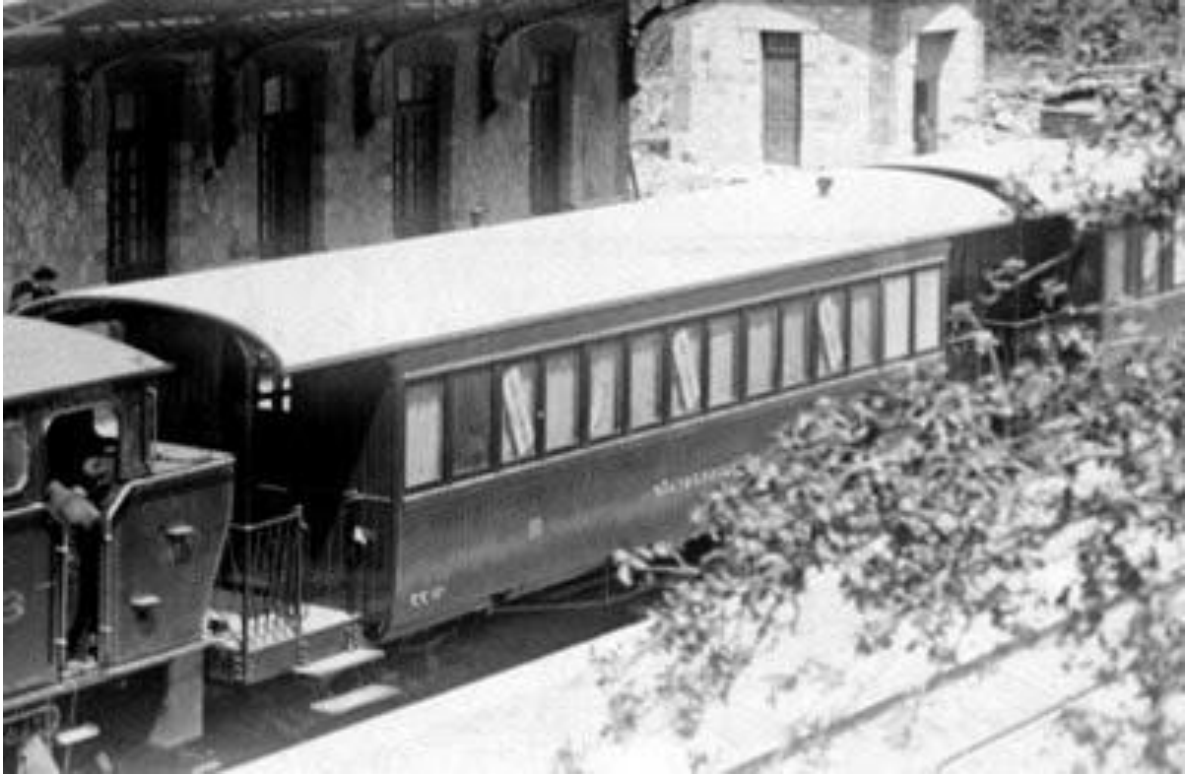
Identificación en el Fondo MVF: El archivo del **Museo Vasco del Ferrocarril** es el custodio de los negativos originales. Esta foto suele estar catalogada bajo la temática de "Material Remolcado" o "Servicios Especiales".

Estética: La imagen muestra la sobriedad de los coches de madera o mixtos que caracterizaron los últimos años de este ramal antes de su cierre en **1967** (coincidiendo con el resto del Vasco-Navarro).

Importancia del nudo de San Prudencio

San Prudencio funcionaba como una estación de transbordo crítica. Allí, el furgón de correos de Oñate transfería la correspondencia a los trenes que subían hacia **Vitoria** o bajaban hacia **Mecolalde/Vergara**.

Si estás investigando esta pieza para un modelo a escala o una publicación, te recomiendo contactar directamente con el **Museo de Azpeitia**, ya que poseen las fichas técnicas de los bastidores y cajas de estos furgones.



Vasco-Navarro-coches-de-3ª-clase-del-Ferrocarril-de-Oñate-a-San-Prudencio-fondo-MVF-Euskotren

Esta serie de fotografías del **Museo Vasco del Ferrocarril (MVF-Euskotren)** documenta el material remolcado más humilde y característico del ramal de **Oñate a San Prudencio**, inaugurado en 1923.

Características de los coches de 3ª clase de Oñate

A diferencia de los lujosos coches de la línea principal (Vitoria-Estella), los de este ramal eran vehículos adaptados a un trayecto muy corto (apenas 4 km):

Fabricación: Fueron construidos mayoritariamente por **Carde y Escoriaza** (Zaragoza).

Diseño: Eran coches de **ejes** (no de bogies), lo que los hacía más rígidos pero ideales para ramales de poco tráfico.

Interiores: Los asientos de 3ª clase eran de **listones de madera**, dispuestos de forma transversal para maximizar la capacidad de obreros y estudiantes que se desplazaban a las fábricas de Oñate.

Estética: Originalmente lucieron el color verde oscuro con inscripciones en amarillo, típicos de la compañía del Ferrocarril Vasco-Navarro.

El Fondo MVF-Euskotren

Las imágenes de este fondo son fundamentales porque muestran los coches en la **estación de Oñate** o en el nudo de **San Prudencio**, a menudo junto a los pequeños automotores eléctricos de dos ejes que hacían el servicio de lanzadera.

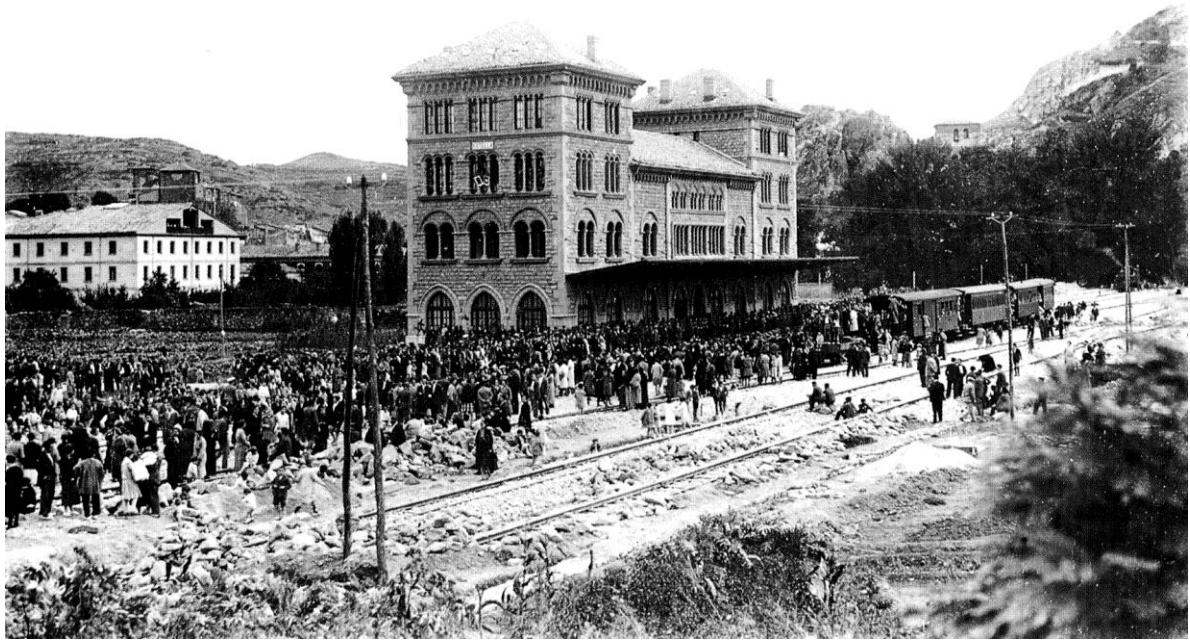
Muchos de estos coches terminaron sus días tras el cierre en **1967**, aunque el Museo de Azpeitia (MVF) conserva planos y restos de carrocerías que permiten reconstruir su apariencia exacta.



Estación de Santa Cruz de Campezo, Foto tomada de la Memoria de la Junta de Obras del Ferrocarril de Vitoria a Estella, años 1920-1930, fondo: Javier Suso San Miguel



Coche unificado de vía estrecha en la prueba de los avisadores, el 24 de junio de 1929, Foto; E. Guinea Archivo Municipal de Vitoria Gasteiz GUI-132.07



Estación de Estella, foto tomada de la publicación «Navarra y el Tren» de Juan José Martinena



Directivos del Vasco-Navarro en Ulibarri-Jauregui, ente ellos su director Cesar Cañedo y El contador del Estado Ángel Suso Lacha, Fondo : Javier Suso San Miguel



Brigada de trabajo en Santa Cruz, Foto Liberto Macazaga, Fondo Javier Suso San Miguel



Locomotora «Vitoria» nº 4 Falcon rodaje 030T, Foto; E. Guinea Archivo Municipal de Vitoria Gasteiz (GUI III-095.04)

Esta fotografía de **Eugenio Guinea**, con signatura **GUI III-095.04** del **Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz**, es el documento gráfico definitivo de una de las cuatro máquinas originales que inauguraron el **Ferrocarril Vasco-Navarro**.

La Locomotora «Vitoria» (Nº 4)

Fabricante: Falcon Engine & Car Works, Ltd. (Loughborough, Inglaterra).

Año de llegada: 1890 (aprox.), para completar el lote inicial del tramo Vitoria-Salinas de Léniz.

Rodaje 030T: Indica que tenía tres ejes acoplados (sin ruedas libres delante o detrás) y tanques de agua laterales sobre el bastidor, lo que le daba gran adherencia para las rampas de la Montaña Alavesa.

Nombre: Al igual que sus hermanas (*Euskalerría*, *Laurak-Bat* y *Gipuzkoa*), la nº 4 fue bautizada con un nombre geográfico clave de la línea, en este caso la capital alavesa.

Contexto de la foto de E. Guinea

La imagen es de un valor patrimonial inmenso porque muestra la máquina en su estado original de vapor, antes de que la electrificación de 1929 relegara estas locomotoras a servicios de maniobras o trenes de trabajo.

Ubicación probable: La foto suele estar tomada en los talleres o en la playa de vías de la **estación de Vitoria-Ciudad** (calle Los Herrán), centro neurálgico del "Trenico".

Estética: Se aprecian detalles típicos de la construcción británica de finales del XIX, como la chimenea con capuchón, la caldera baja y las placas de bronce con el nombre y el número.

Esta placa de la "Vitoria" es un icono para los historiadores locales, ya que simboliza el inicio de la aventura ferroviaria que uniría Álava con Guipúzcoa y Navarra.



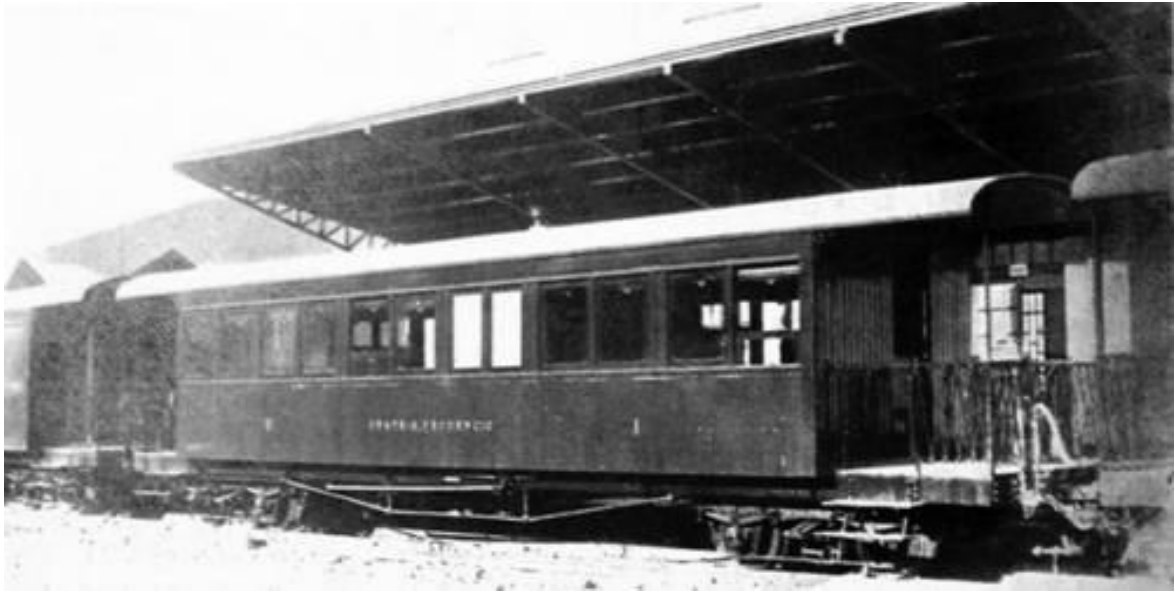
**Entrada de la nº 4 Falcon en un túnel del ramal de San Prudencio, Foto; E. Guinea
Archivo Municipal de Vitoria Gasteiz (GUI III-097.03)**



Apeadero de Salinas de Leniz, (nuevo nombre: Leintz-Gatzaga) , Fototeca Kutxa



Estación de Escoriaza, año 1960, fondo: Fototeca Kutxa



Coche unificado mixto de 1ª y 2ª clase, serie AAB, foto de la memoria de la Junta de Obras del Ferrocarril de Vitoria a Estella, año 1924, fondo: Javier Suso San Miguel



Locomotora nº 12, MTM rodaje 131T, entregada en 1922, Foto; E. Guinea Archivo Municipal de Vitoria –Gasteiz (GUI VII-124.09)

Esta fotografía de **Eugenio Guinea (GUI VII-124.09)** documenta el salto de potencia que vivió el **Ferrocarril Vasco-Navarro** tras la Primera Guerra Mundial, antes de su electrificación definitiva.

La Locomotora nº 12 «Mañeru»

Fabricante: La Maquinista Terrestre y Marítima (**MTM**), de Barcelona.

Año de entrega: 1922. Fue parte de un pedido de locomotoras potentes (las nº 11 y 12) para afrontar el aumento de tráfico en la línea.

Rodaje 131T (Prairie): Un eje guía delantero, tres ejes motores acoplados y un eje de apoyo trasero. Esta configuración permitía mayor velocidad y estabilidad en ambos sentidos de marcha, ideal para el trazado sinuoso de la Montaña Alavesa.

Nombre: Siguiendo la tradición de la compañía, fue bautizada como "**Mañeru**", en referencia a la localidad navarra del trazado.

Importancia histórica de la imagen

La serie **131T de MTM** representó el "canto de cisne" del vapor en el Vasco-Navarro. Eran máquinas mucho más modernas y capaces que las antiguas Falcon inglesas de 1890.

Contexto de la foto: Tomada en los años 20 en **Vitoria**, muestra la locomotora en su plenitud operativa. La nitidez de las fotos de Guinea permite apreciar detalles como las placas de latón de MTM y el brillo de la caldera.

Transición: Poco después de esta foto, en 1929, la llegada de la electricidad relegó a estas potentes máquinas a trenes de mercancías pesados y, finalmente, a la reserva o al desguace tras la Guerra Civil.

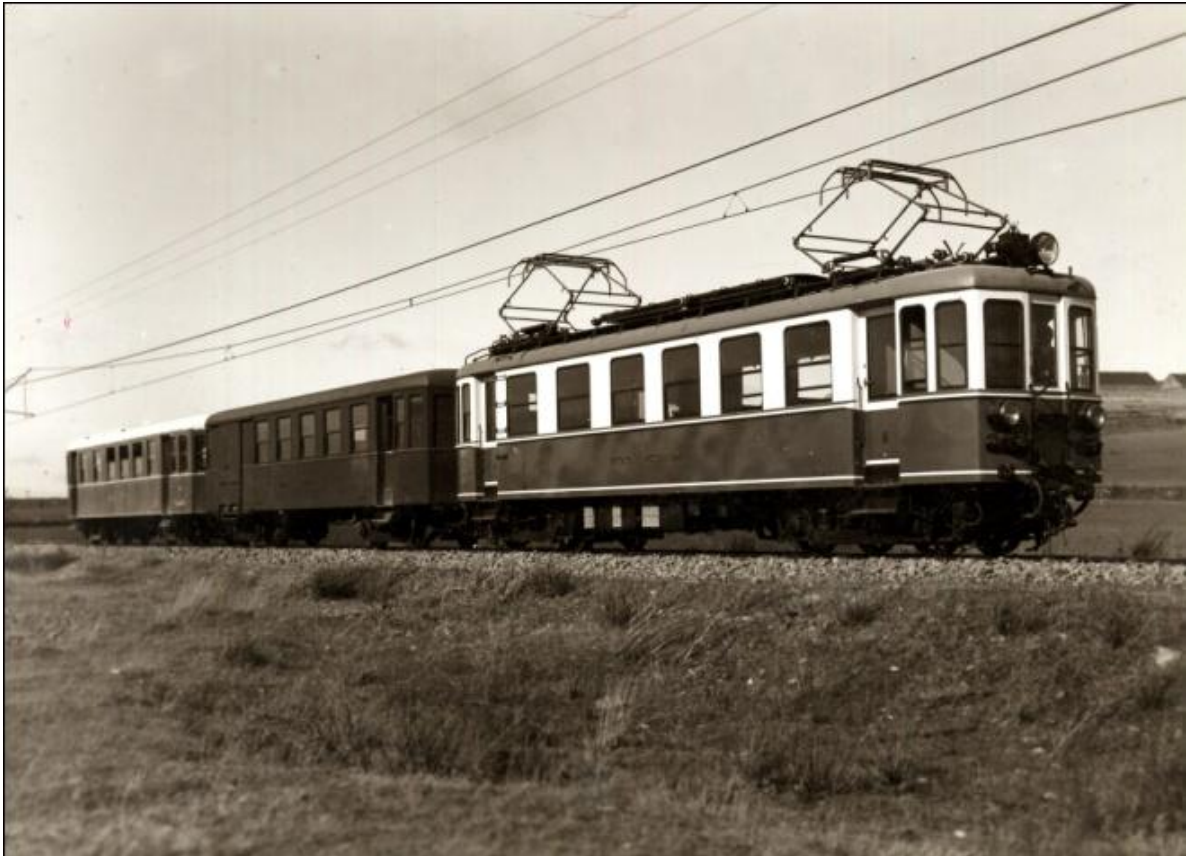
Esta locomotora es un símbolo de la ingeniería ferroviaria española de principios del siglo XX adaptada a la vía métrica.



Estación de Maestu. Fondo: Asociación de Amigos del Vasco-Navarro



Obras en las proximidades de Vitoria-Ciudad en dirección a Estella, junto al puente de La calle Santiago, Foto; E. Guinea Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz (GUI III-099.10)



Tracción eléctrica compuesta por automotora, furgón mixto y coche,



**Automotor de mercancías MDD, en Vitoria-Ciudad, foto: Jesús Marquínez,
Fondo: Javier Suso San Miguel**



Locomotora MTM n1 16 en la placa, Foto; E. Guinea Archivo Municipal de Vitoria Gasteiz, GUI VII-124.08

Esta fotografía de **Eugenio Guinea (GUI VII-124.08)** es un documento técnico de gran valor, ya que muestra a la locomotora **MTM n° 16** en un momento de mantenimiento o maniobra crítica: sobre la **placa giratoria**.

La Locomotora n° 16

Fabricante: La Maquinista Terrestre y Marítima (**MTM**), Barcelona.

Rodaje: Al igual que su antecesora la n° 12, era del tipo **131T**, una configuración equilibrada para la vía métrica que permitía circular con seguridad en ambos sentidos.

Función: Estas máquinas fueron el refuerzo necesario para el tramo de la **Montaña Alavesa**, diseñadas para arrastrar trenes de viajeros y mercancías con mayor solvencia que las antiguas Falcon.

La Placa Giratoria en Vitoria

La imagen captada por Guinea muestra la locomotora en la placa de la estación de **Vitoria-Ciudad** (ubicada en la actual calle Los Herrán).

Uso: La placa era esencial para invertir la marcha de las locomotoras de vapor, asegurando que la cabina quedara en la posición correcta para el trayecto de vuelta hacia Vergara o Estella.

El registro visual: La perspectiva desde la placa permitía a Guinea fotografiar la máquina "aislada", destacando su volumen y los detalles del sistema de rodaje y la distribución Walschaerts, típicos de la ingeniería de MTM.

Esta serie de fotos (la 124.08 y la 124.09 que mencionaste antes) forman un díptico perfecto del poderío del vapor en el "Trenico" justo antes de la gran transformación eléctrica de 1929.

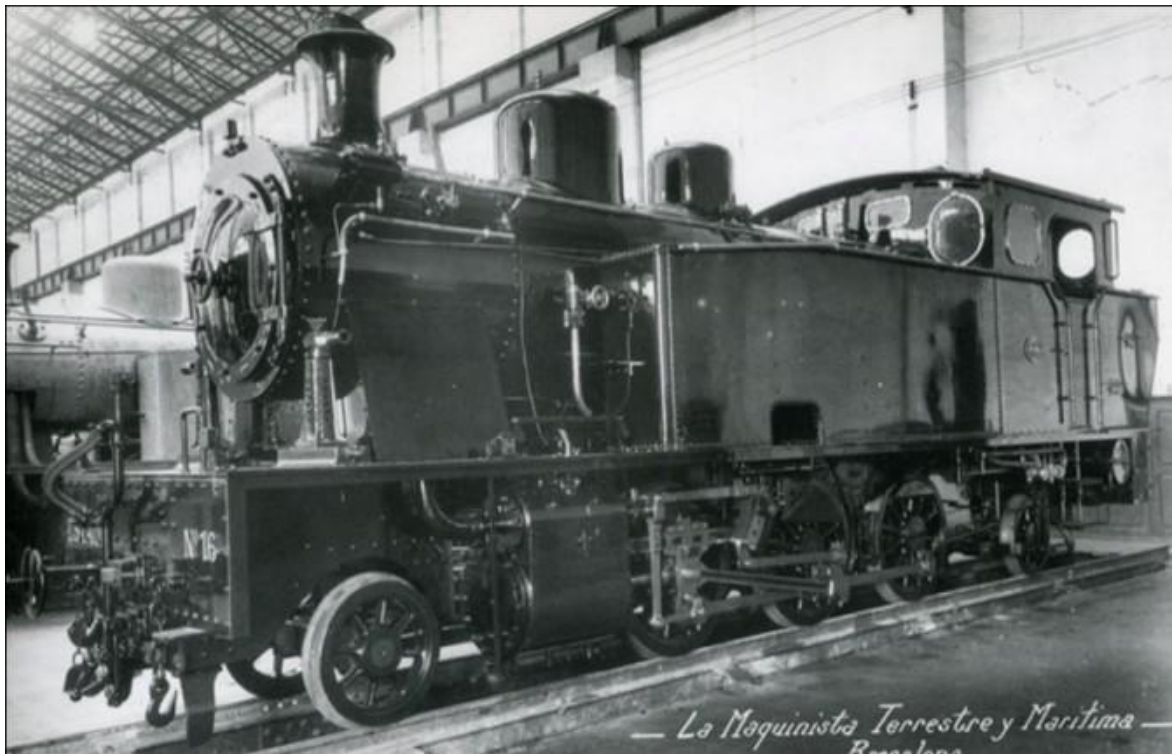


Foto de fábrica de la locomotora nº 16, foto: MTM, fondo:
Javier Suso San Miguel



Obras en las proximidades de Vitoria, cercanías de Olárizu, Foto; E. Guinea
Archivo Municipal de Vitoria –Gasteiz (GUI III-099.08)



Locomotora Mondragón, álbum de Maning & Wardle – Fred W. Harman

Esta referencia nos traslada a los **orígenes más remotos** del Ferrocarril Vasco-Navarro. La locomotora «**Mondragón**» no fue una máquina de línea regular para viajeros, sino una pieza fundamental de la **fase de construcción** del tramo alavés-guipuzcoano.

La Locomotora «Mondragón» y Manning Wardle

Fabricante: **Manning, Wardle & Co.** (Boyne Engine Works, Leeds, Inglaterra), una firma famosa por sus robustas locomotoras de maniobras y obras públicas.

Origen: Fue adquirida originalmente por los contratistas de las obras del ferrocarril a finales del siglo XIX.

Identificación: Se trata de una locomotora de **vía métrica** (1.000 mm), del tipo **020T** (dos ejes acoplados y tanque de agua). Era una máquina pequeña, diseñada para arrastrar materiales de construcción, balasto y operarios por las zonas de obras más difíciles, como el puerto de Arlabán.

El Álbum de Fred W. Harman

El registro que mencionas proviene de la documentación técnica y comercial de la propia fábrica británica:

Valor Documental: Fred W. Harman fue un recopilador y estudioso del material de Manning Wardle. Su "álbum" o catálogo de fábrica es la fuente primaria donde aparece la foto de la «Mondragón» recién terminada, con su placa de bronce y su pintura de fábrica (probablemente en el tono gris o verde oscuro típico de la marca para exportación).

Significado del nombre: Al igual que las Falcon posteriores, se le dio el nombre de una localidad clave del proyecto (**Mondragón/Arrasate**), subrayando la intención de que la vía llegara pronto a la villa guipuzcoana.

¿Qué pasó con ella?

Una vez terminadas las obras de los primeros tramos, estas locomotoras de contratista solían ser vendidas a otras obras de ferrocarril o minas. En el caso de la «Mondragón», su rastro se pierde tras la inauguración del tramo

Vitoria-Salinas, siendo sustituida por las Falcon (como la nº 4 «Vitoria» que mencionaste antes) para el servicio regular de trenes



**Locomotora de la MTM nº 16 del Vasco-Navarro en talleres.
A la derecha el Jefe de taller Francisco Echebarrena, Foto; E. Guinea
Archivo Municipal de Vitoria Gasteiz (YAN 13×18-085.03)**



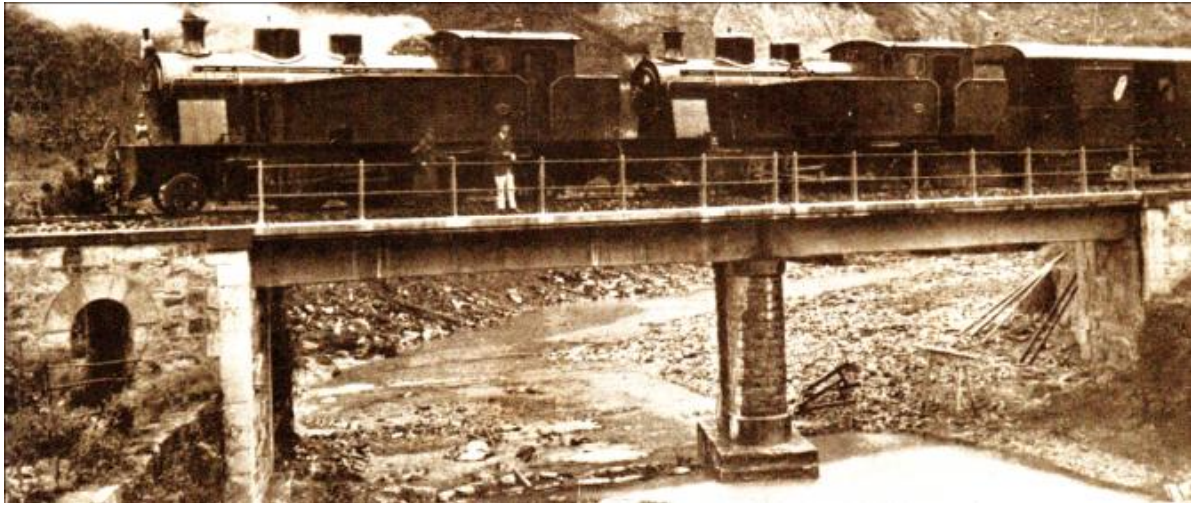
**Cruce de Norte con el Vasco-Navarro en el Triangulo, el 20.10.1957, Foto S. Arina ©
Archivo Municipal de Vitoria –Gasteiz (LMF 07 III.1 (6))**



Estación de Aauri, foto tomada de la memoria de la Junta de Obras del Ferrocarril de Vitoria a Estella, del año 1928, fondo : Javier Suso San Miguel



Prueba de los avisadores, el 24 de junio de 1929, Foto; E. Guinea Archivo Municipal de Vitoria Gasteiz GUI-132.08



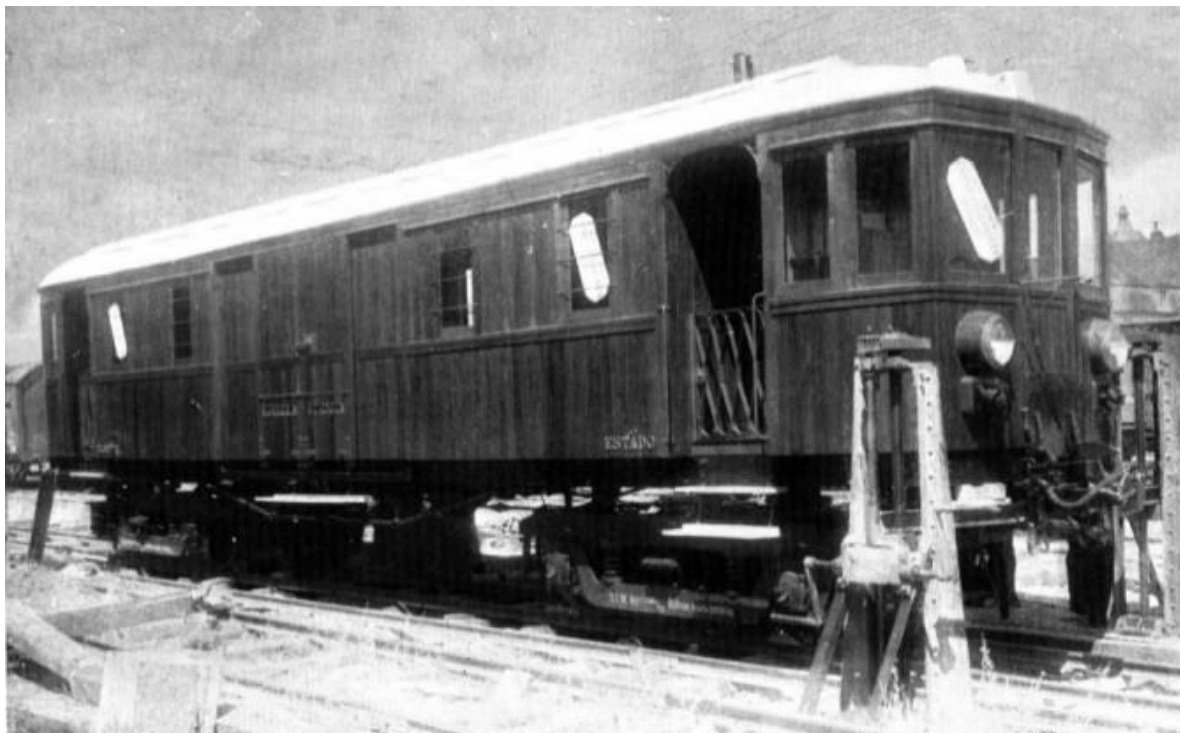
Pruebas de carga, realizadas en el ramal de San Prudencio a Oñate, en el puente de La Magdalena, foto de la Memoria de la Junta de Obras del Ferrocarril de Vitoria a Estella, año 1924, fondo : Javier Suso San Miguel



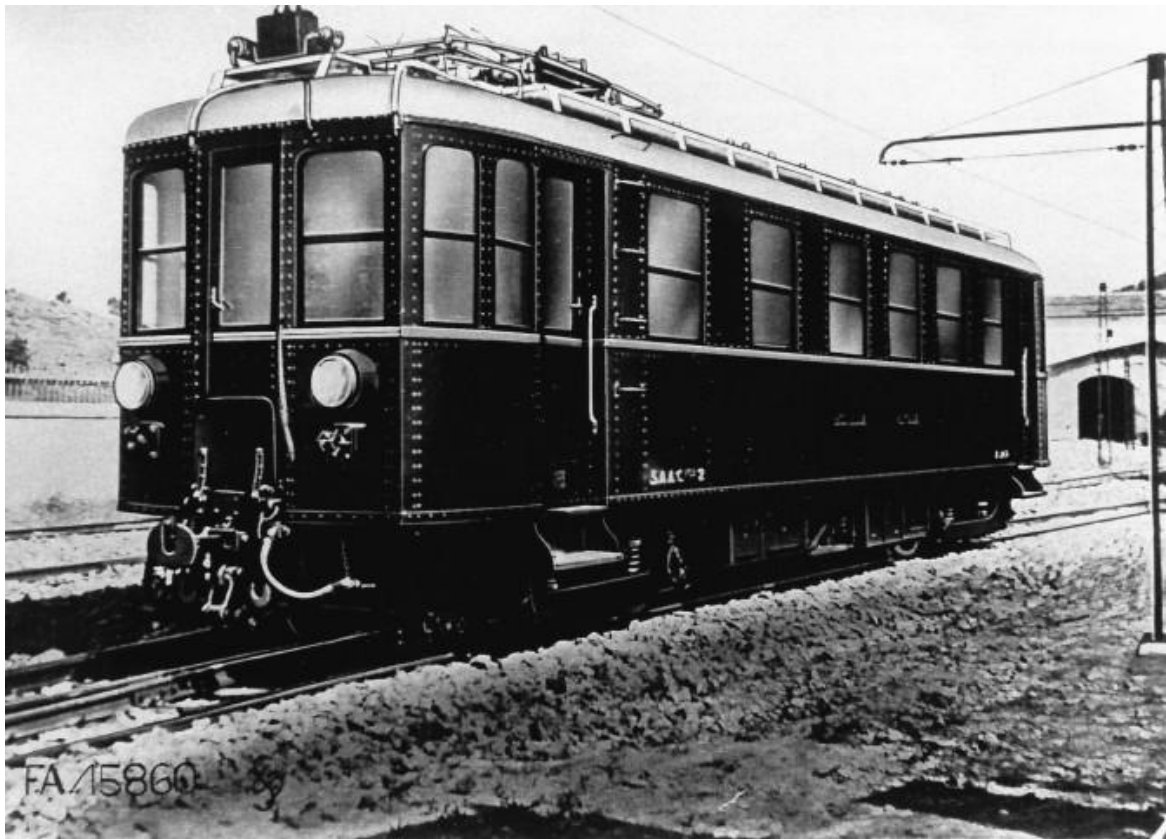
Cruce elevado del Vasco-Navarro con Norte , a la salida de Vitoria,Foto; E. Guinea Archivo Municipal de Vitoria Gasteiz, (GUI VII-124.11)



Coche salón Z-2 restaurado, situado en el Museo Vasco del Ferrocarril, foto: © Euskotren



Automotor de gasolina, Foto: Memoria de la Junta de Obras del Ferrocarril de Vitoria a Estella, año 1926, fondo: Javier Suso San Miguel



Unidad MAAC-2, en la estación de Olázizu, Foto: Fondo Asociación de Amigos del Vasco-Navarro



Estación de Estella, Fondo Juan Bautista Cabrera, fondo Euskotren MVF



Vasco Navarro, año 1957, fotógrafo desconocido



Vasco Navarro, locomotora Victoria, año 1950, fotógrafo desconocido



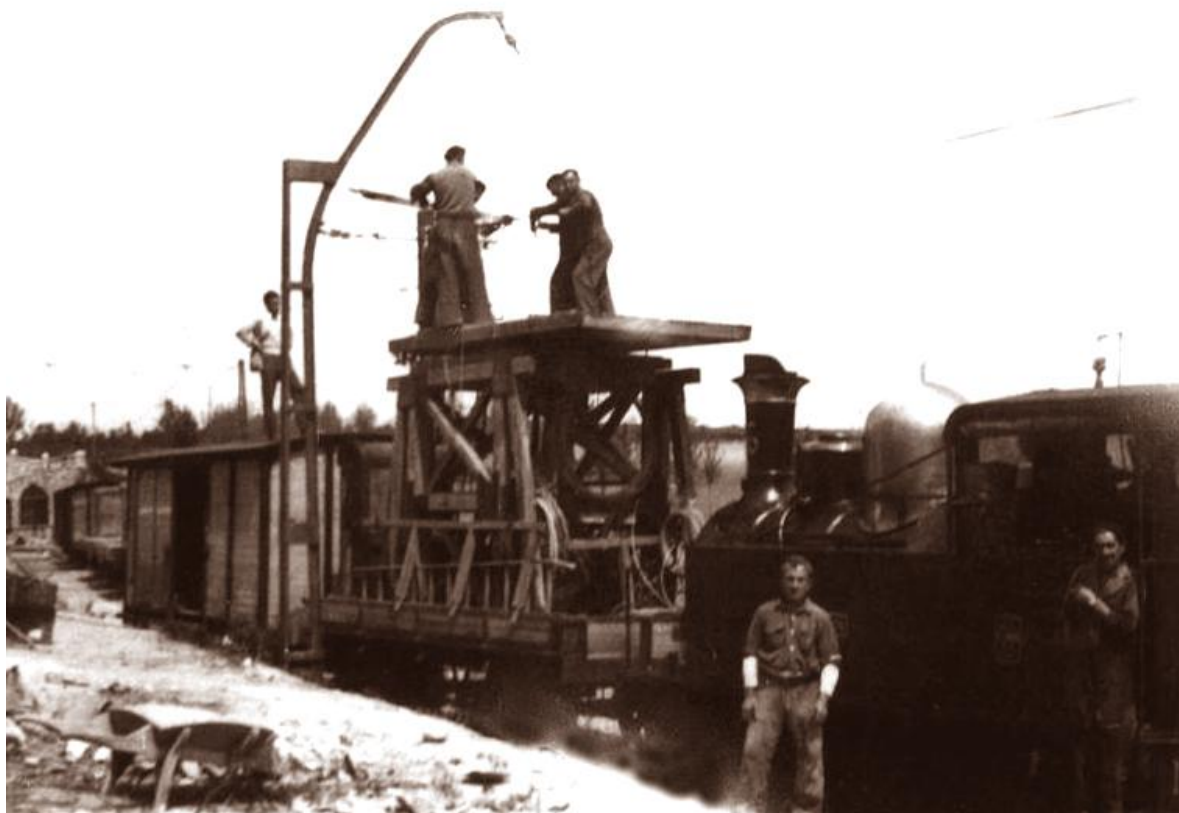
Vasco Navarro, Locomotora Estado nº 16, año 1953, fotógrafo desconocido



Vasco Navarro, estación de Vitoria, año 1950, fotógrafo desconocido



**Viaducto de Vitoria á Estella, proyecto de Alejandro Mendizábal ,
Archivo José Eugenio Ribera.**



**Electrificación del tramo del Monasterio de Estibaliz, Foto: Santuario de
Estibaliz, fondo: Javier Suso San Miguel**



Electrificación del tramo del Monasterio de Estibaliz, Foto: Santuario de Estibaliz, fondo: Javier Suso San Miguel

<https://www.spanishrailway.com/ferrocarril-vasco-navarro-ferrocarril-de-vitoria-a-mecolalde-y-estella/>

8.- ULTIMAS INCORPORACIONES



Vía del ferrocarril inundada.-1960



Trillado al lado de la Estación del Norte – fin de siglo



Sin documentar



Puente ferroviario zona Fuente de la Salud-1940-50



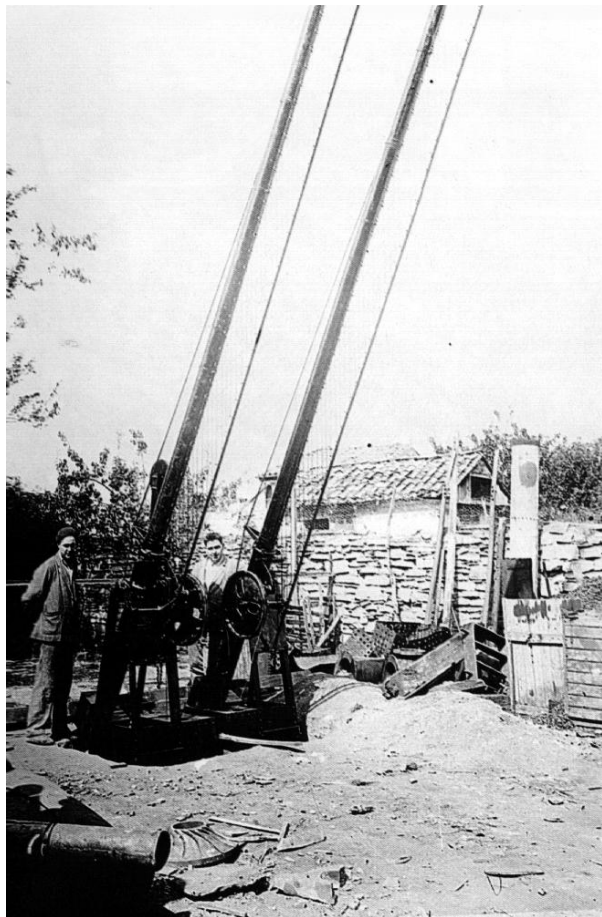
Personal del Vasco-Navarro en Los Herran-1



Personal del Vasco-Navarro en Los Herran-2



Paso elevado del vasco navarro y el tren del norte



Paso a nivel con barreras



Homenaje a don Juan Zubia por su jubilación-1



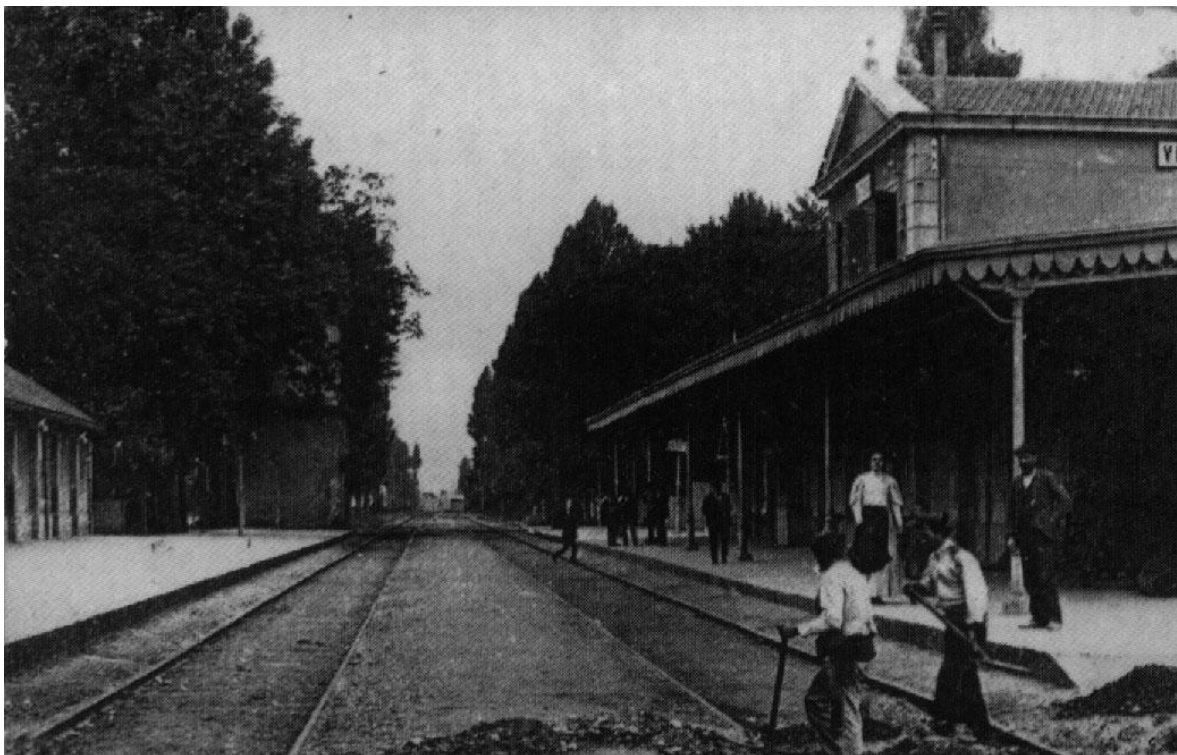
Homenaje a don Juan Zubia por su jubilación-2



Homenaje a don Juan Zubia por su jubilación-3



Homenaje a don Juan Zubia por su jubilación-4



Ferrocarril



Estíbaliz-Vasco Navarro



Estación del Vasco Navarro en la del Norte



Estación del ferrocarril Vasco-Navarro.1957



Estación del ferrocarril Vasco-Navarro.21-3-1957



Estación del ferrocarril Vasco-Navarro en la calle Los Herrán.21-3-1957



Estación de Olárizu después del cierre



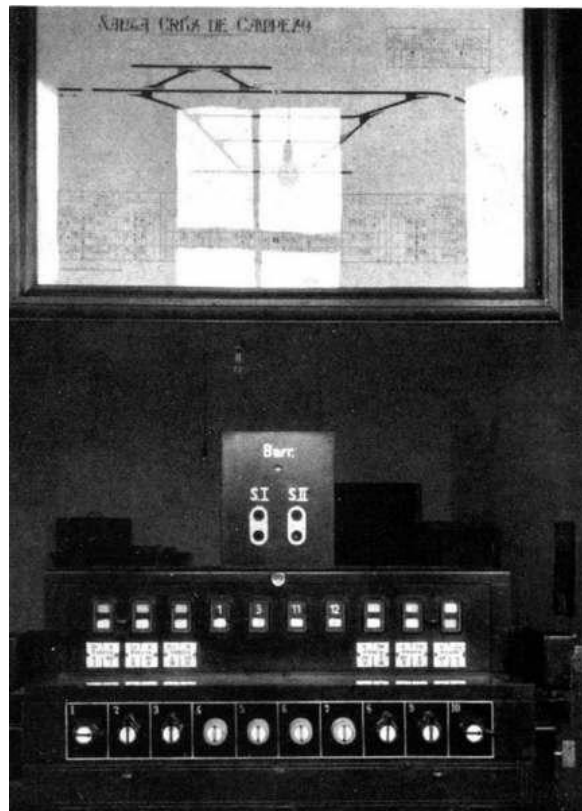
Estación Actual en Estella



El vasco navarro



Después del cierre.



Cuadro de enclavamiento eléctrico de Santa Cruz de Campezo



1941



Vías del ferrocarril Vasco-navarro cruzando la calle Olaguibel.-1958



Finalmente, la conexión hacia Bilbao se estableció en la estación de Mekolalde (Gipuzkoa).



El tractor *Rhurtaler* modelo *D-55*. Al cierre de la línea colaboró en las tareas de levante de la misma y después pasó a los depósitos de La Casilla y de Santander. Fue cedido por FEVE a la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao (foto: AHF/MFM. Autor: Gustavo Reder)

En el contexto del **Ferrocarril Vasco-Navarro** (conocido como "el Trenico"), las siglas **VN** se refieren a la compañía y el término **tractor** al material motor diesel de maniobras. Las siglas **AHF** y la referencia a **Reder** apuntan directamente a la documentación custodiada por el [Archivo Histórico Ferroviario \(AHF\)](#), específicamente en la colección del prestigioso historiador ferroviario **Gustavo Reder**.

El tractor más destacado bajo estas referencias es el siguiente:

Tractor Diésel D-55 (Rhurthaler): Es la unidad identificada en los fondos del AHF (referencia FAHF 2-1-RMGF-0599).

Fabricante: Construido por la firma alemana **Rhurthaler Maschinenfabrik**.

Historia: Recibido en **1954** con el número de fábrica 3129.

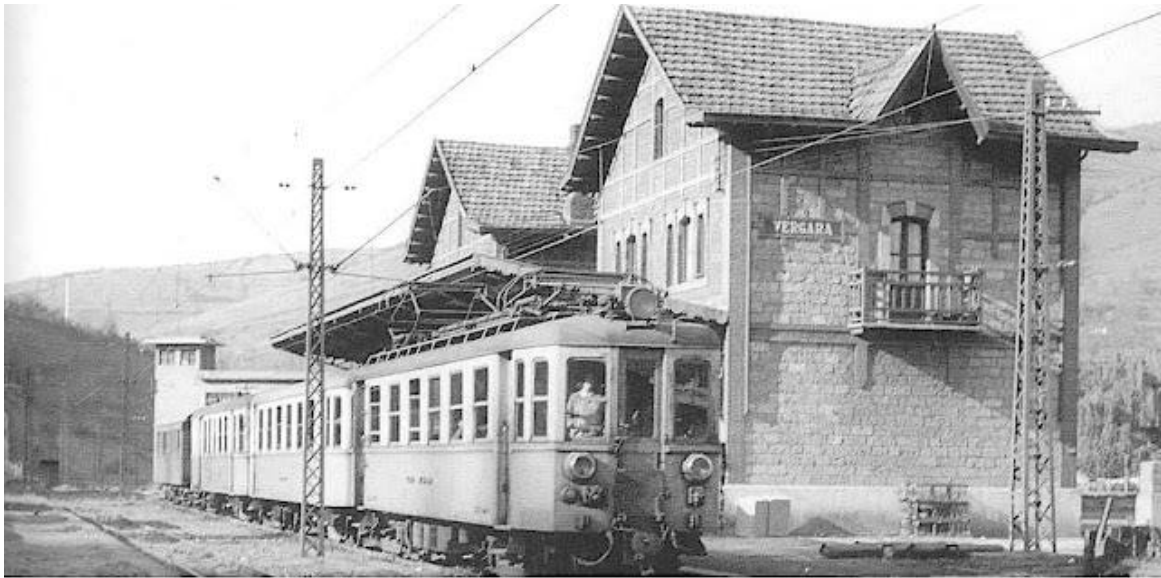
Función: Estuvo asignado permanentemente al servicio de **maniobras en los talleres de Vitoria** del Ferrocarril Vasco-Navarro.

Estado actual: Este tractor fue posteriormente cedido por FEVE a la [Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao \(Aafb\)](#), donde se encuentra en proceso de conservación y restauración.

Este vehículo representa la transición del vapor al diesel en las labores auxiliares de la línea antes de su clausura definitiva en 1967.



Últimos años. Vitoria 1964 (Arqué. Archivo Municipal de Vitoria)

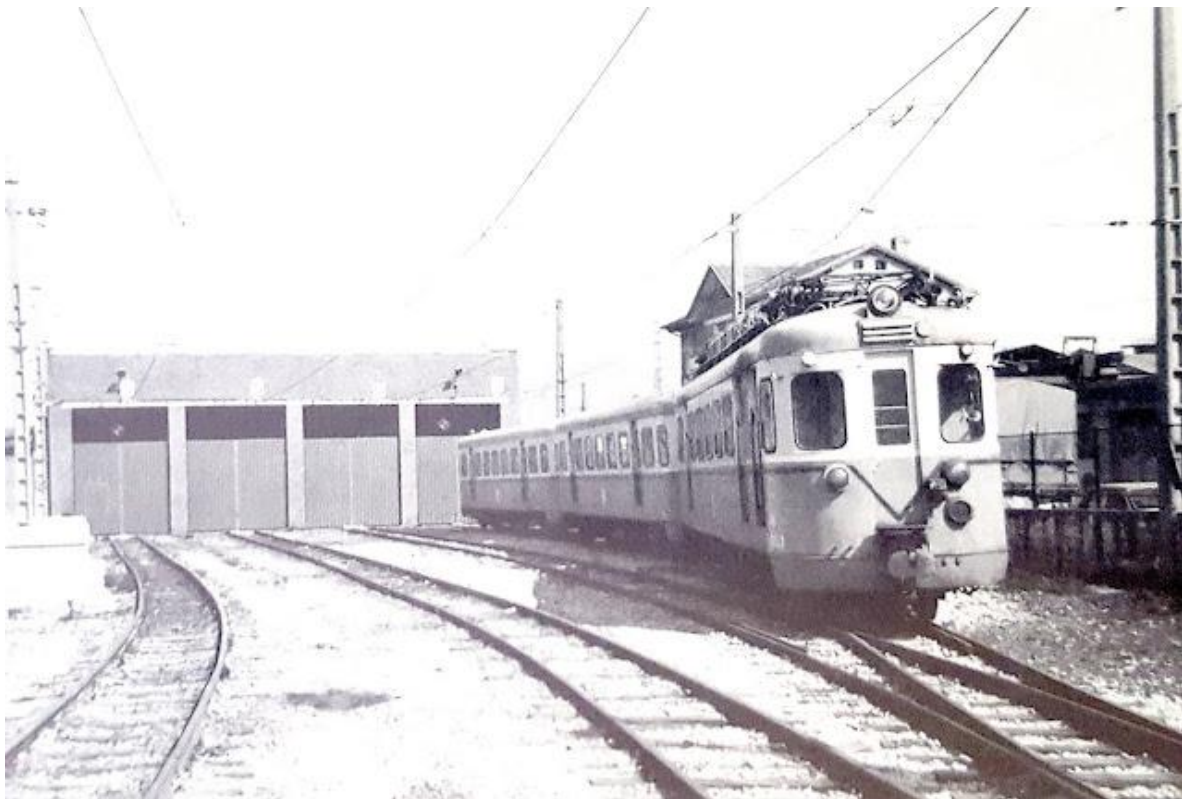


Y un tren similar en la estación de Vergara (autor desconocido)

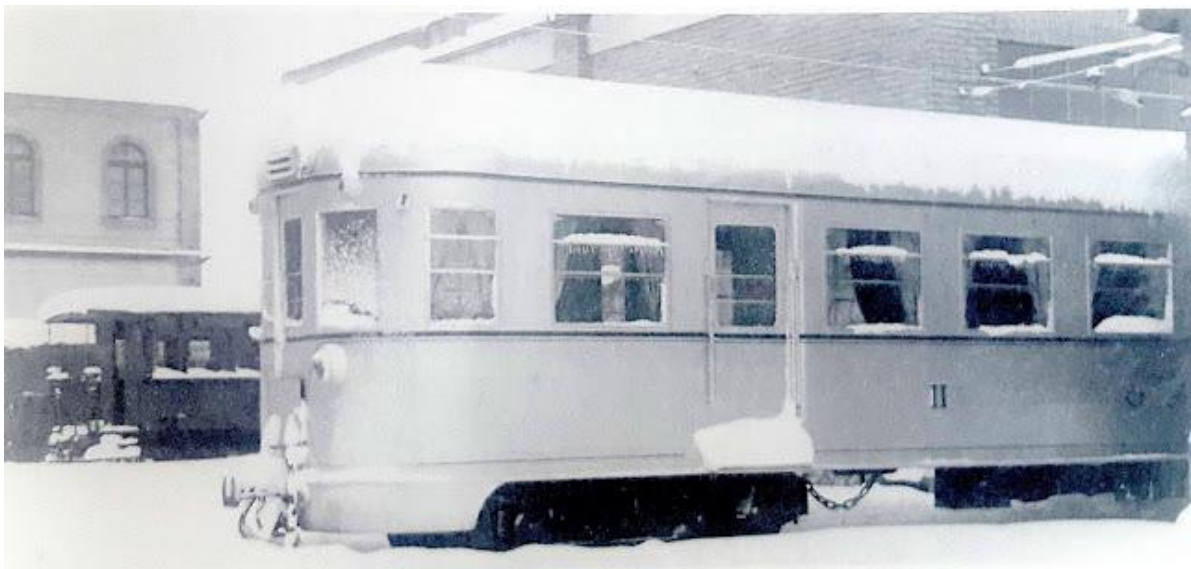


Un "Naval" del Vasco Navarro (Félix Zurita)

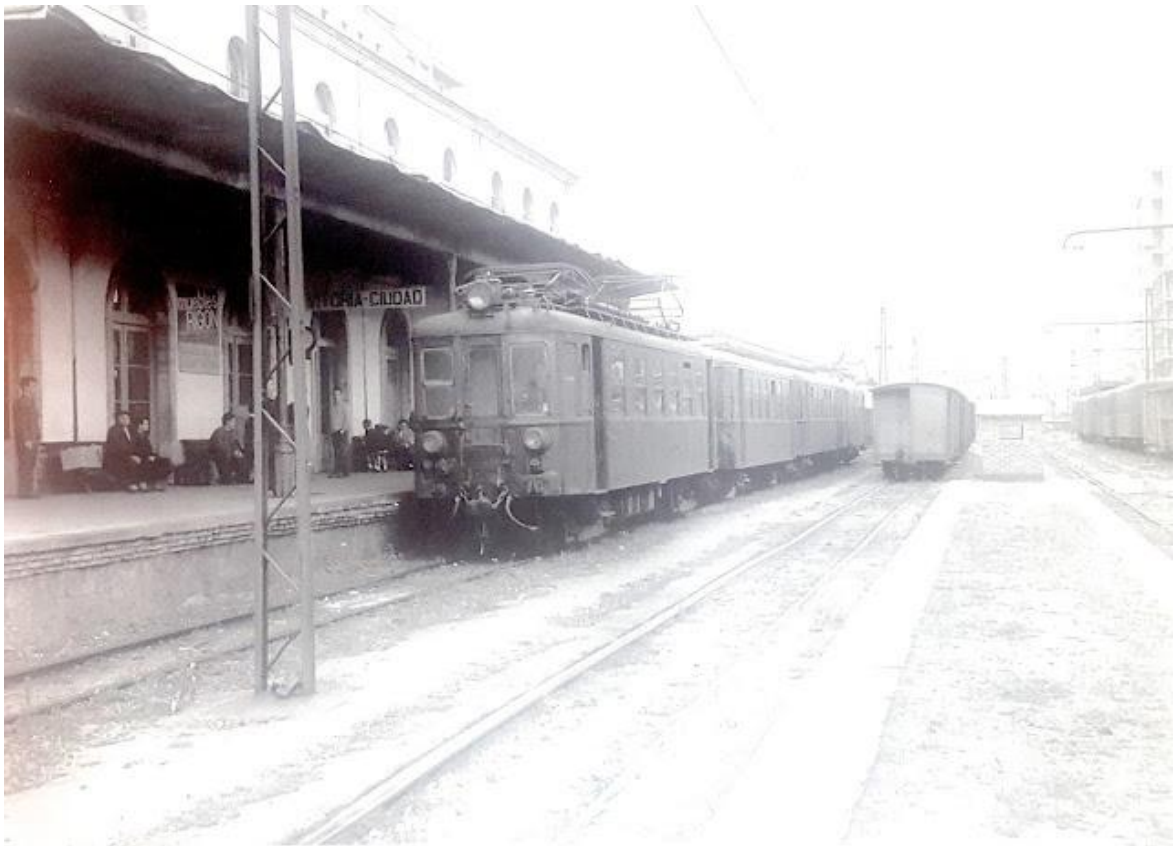
En 1960 la tracción eléctrica se reforzó con la llegada de cinco automotores Naval, en concreto los 3001 a 3005 que circularon por toda la red y muy frecuentemente por las cercanías de Vitoria. Junto con ellos llegaron cinco remolques similares a los coches motores que fueron los 6001 a 6005. Formaban parte de los vehículos adquiridos en el marco del Plan de Mejora y Ayuda del Estado a los Ferrocarriles de Vía Estrecha. La potencia total de cada automotor era de 640 CV proporcionada por cuatro motores. El punto débil de estos automotores fueron sus bogies tipo Goertliz.



Una de las unidades 3000 "Naval" (Javier Vivanco/CARRIL)



Un remolque *Naval* en la estación de Vitoria (F. J. Martínez)

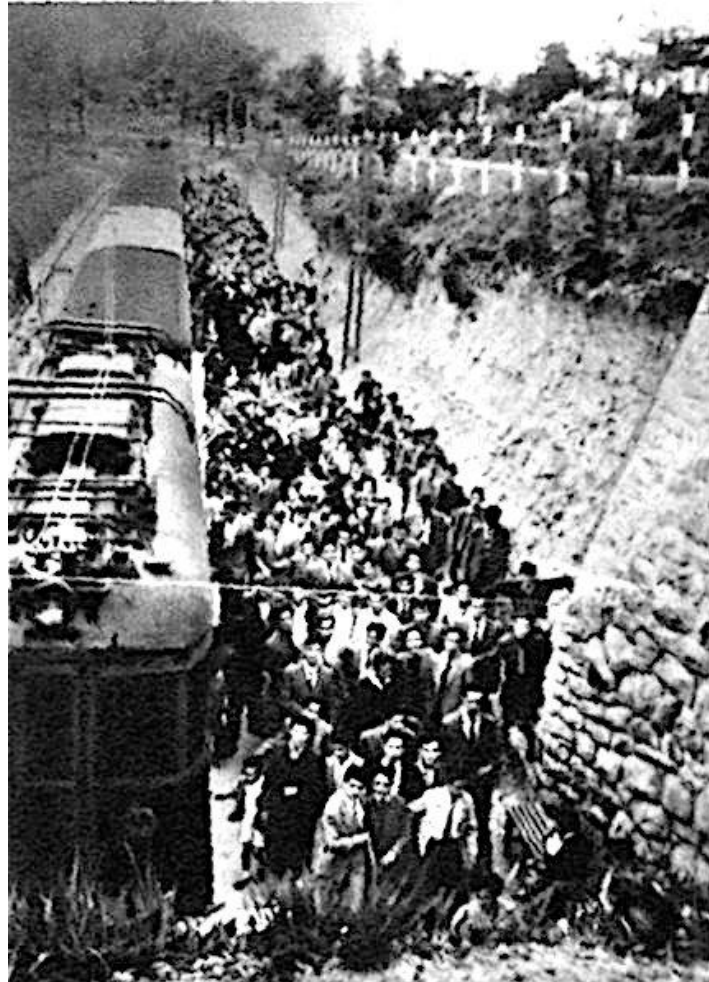


En la estación de Vitoria-ciudad un MAAC de la segunda sub-serie encabeza una composición típica de dos coches y furgón (autor desconocido)



El viaje final (Diario Vasco)

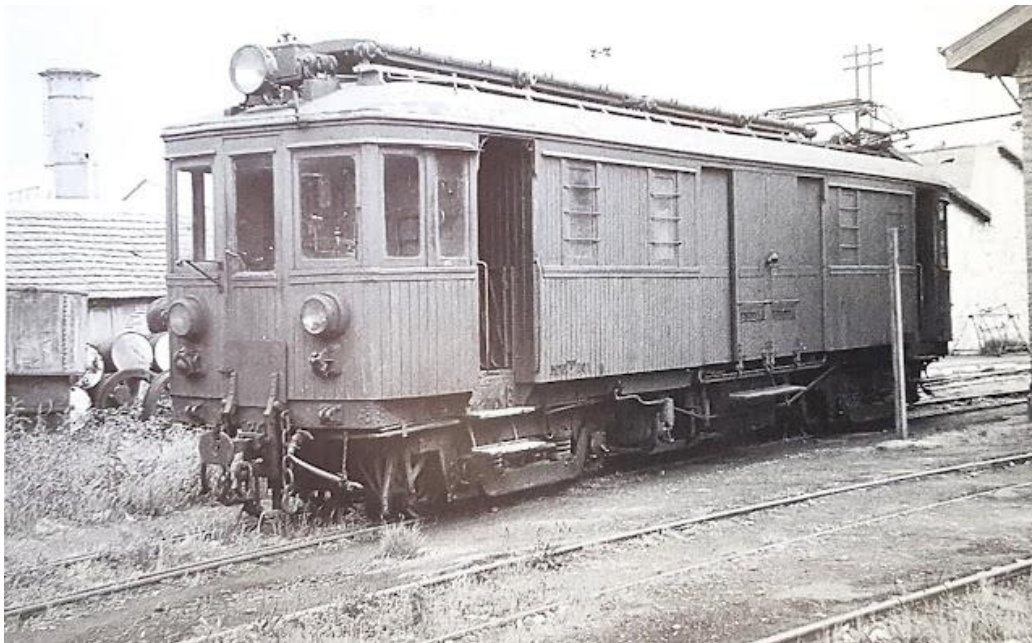
En esta situación, la recién creada FEVE decretó, casi de modo sorpresivo, la finalización de sus servicios el 31 de diciembre de 1967, entre las protestas de las poblaciones afectadas y sin haber realizado un estudio serio que permitiera potenciarlo y adecuarlo a los requerimientos de las zonas que recorría.



Llegada de un tren de peregrinos al Santuario de Estíbaliz (autor desconocido)



Tren de pruebas entre Salinas y Escoriaza. La locomotora es probablemente la nº 6 (Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril)



El MDD 101 (Xavier Santamaría/"El Ferrocarril Vasco Navarro")

El MDD 101 fue el primer automotor-furgón de una serie de ocho unidades (MDD 101 a 108) que operaron en el **Ferrocarril Vasco Navarro** (conocido popularmente como "El Trenico").

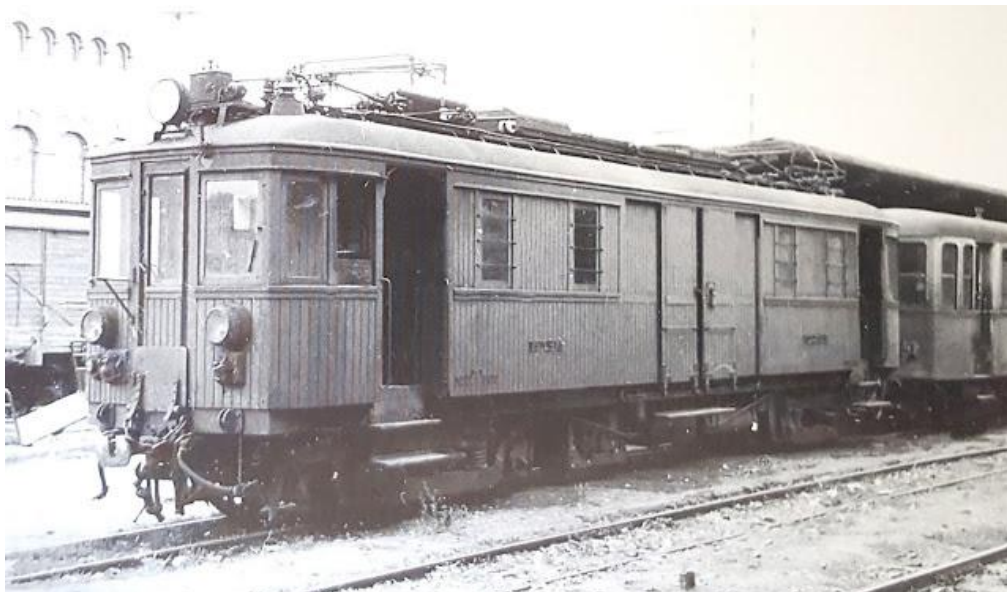
Aquí tienes los detalles clave sobre este vehículo y su contexto:

Función y Diseño: Se trataba de automotores eléctricos con furgón integrados, diseñados principalmente para el transporte de mercancías. Tenían la particularidad de poseer una **caja de madera** y la capacidad de remolcar también composiciones de viajeros cuando era necesario.

Identificación Histórica: Su imagen ha quedado preservada en el archivo histórico gracias a fotografías como la de **Xavier Santamaría**, quien capturó al MDD 101 estacionado en la ciudad de **Vitoria**.

El Ferrocarril Vasco Navarro: Esta línea unía las provincias de Guipúzcoa, Álava y Navarra (Eskoriatza-Vitoria-Estella). Fue un proyecto ambicioso que pasó a manos del Estado en 1897 y operó hasta su clausura definitiva el 31 de diciembre de 1967.

Legado actual: Tras el desmantelamiento de las vías, gran parte del trazado se ha convertido en la [Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro](#), una ruta cicloturista y senderista de más de 120 km.



Uno de los MDD-6 a 8 en la estación de Vitoria en cabeza de un tren de viajeros (Ch. Schnabel/"El Ferrocarril Vasco Navarro")

Esta icónica fotografía, capturada por **Christoph Schnabel**, muestra uno de los automotores de la serie **MDD-6 a 8** (originalmente numerados del 6 al 8 y luego integrados en la serie 100 como 106-108) en la estación de **Vitoria-Norte**.

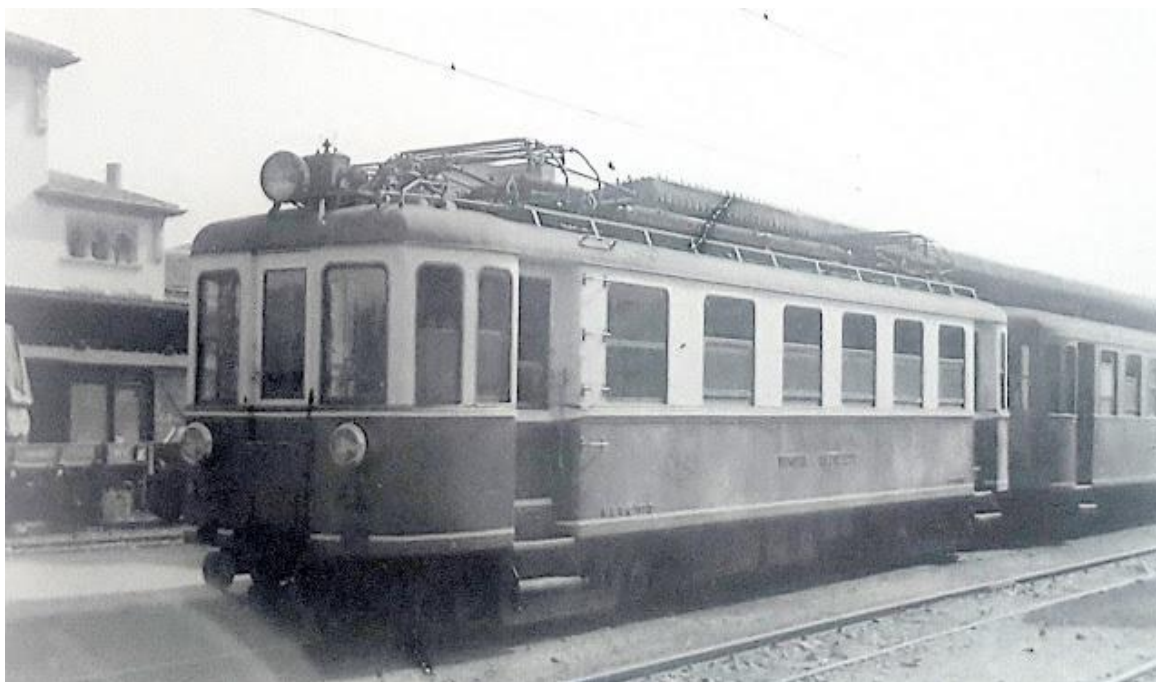
Aquí tienes los detalles clave de este momento histórico:

El Vehículo: A diferencia de los primeros modelos de la serie, estos automotores eran unidades eléctricas potentes capaces de arrastrar composiciones mixtas. En la imagen de Schnabel, se aprecia su característica **carrocería de madera** y su doble función como furgón y unidad de tracción.

La Composición: Es habitual verlos encabezando un **tren de viajeros** hacia Estella o Salinas de Léniz. Estos trenes solían llevar coches de madera de dos ejes, típicos del material remolcado del "Vasco-Navarro".

El Escenario: La estación de Vitoria era el corazón del trazado. La foto es un testimonio del **transbordo de pasajeros** y mercancías entre la red de vía estrecha del "Trenico" y la vía ancha de la Compañía del Norte (hoy ADIF).

Importancia Histórica: Christoph Schnabel fue uno de los grandes documentalistas de los ferrocarriles españoles en los años 50 y 60. Sus fotos son vitales porque muestran el declive del vapor y el auge de la electrificación en líneas que, como esta, cerrarían pocos años después (1967).



**Uno de los MAAC de la segunda subserie fotografiado en Vitoria en 1943
(fondo Javier Aranguren)**

Esta fotografía del **fondo Javier Aranguren**, tomada en **Vitoria en 1943**, es un documento excepcional que muestra uno de los automotores de la serie **MAAC-1 a 4** (concretamente de la segunda subserie) del **Ferrocarril Vasco-Navarro**.

Aquí tienes los detalles más relevantes sobre estos vehículos y la imagen:

La Serie MAAC: Estos automotores eran unidades eléctricas destinadas al servicio de viajeros. La sigla **MAAC** respondía a su configuración: **M**otor, **A**comodación de 1.ª clase (A), **A**comodación de 2.ª clase (A) y **C**orreos (C).

La Segunda Subserie: A diferencia de los primeros ejemplares, esta subserie presentaba mejoras en el equipo eléctrico y ligeras variaciones estéticas. Eran vehículos fundamentales para la explotación de la línea electrificada, permitiendo trayectos más rápidos y limpios entre Vitoria y Estella.

Contexto de 1943: En plena posguerra, el "Vasco-Navarro" (operado por la Explotación de Ferrocarriles por el Estado) era un eje vital para Álava y Navarra. La foto captura la sobriedad de la época, con los automotores manteniendo su elegante línea a pesar de las dificultades de mantenimiento de esos años.

El Fondo Javier Aranguren: Javier Aranguren fue uno de los historiadores y coleccionistas ferroviarios más importantes de España. Su archivo, hoy repartido en instituciones como el Museo del Ferrocarril de Madrid, rescató miles de negativos que hoy permiten reconstruir la historia visual del "Trenico".



MAAC 7 con tren

Esta referencia nos lleva a una de las imágenes más representativas del material motor del **Ferrocarril Vasco-Navarro** en su etapa de madurez.

El **MAAC 7** formaba parte de la ampliación de la serie de automotores eléctricos (del 5 al 7) construidos por **CAF** con equipo eléctrico **Cenemesa (Westinghouse)**. Estas son sus claves:

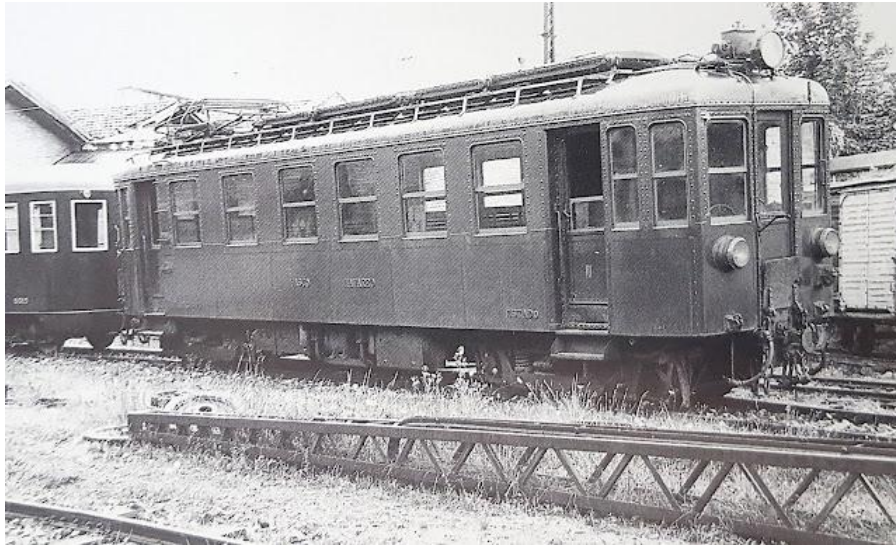
Configuración: A diferencia de los primeros modelos, el MAAC 7 era un automotor potente y robusto, diseñado específicamente para servicios de viajeros con mayor capacidad. Sus siglas indican su composición: **M**otor, **A**comodación de 1.ª clase, **A**comodación de 2.ª clase y furgón de **C**orreos.

La Imagen con Tren: Es común encontrarlo en fotografías de época (como las de los fondos de **Aranguren** o **Olaizola**) encabezando composiciones de varios coches de madera de dos ejes. Al ser unidades reversibles o con capacidad de arrastre, permitían una explotación muy flexible entre **Vitoria y Estella**.

Estética: Presentaba el esquema de pintura clásico de la línea y una caja metálica más moderna que los antiguos modelos de madera, lo que le daba un aspecto mucho más ferroviario y "serio" frente a los primeros tranvías motorizados.

Destino final: Como el resto de la serie, el MAAC 7 prestó servicio hasta el cierre de la línea en **1967**.

Lamentablemente, tras la clausura, la mayor parte de este material fue desguazado, perdiéndose una joya de la electrificación de vía estrecha en España.



El MAAC 4 en Vitoria (Jordi Ibáñez/"El Ferrocarril Vasco Navarro")

Esta emblemática fotografía de **Jordi Ibáñez** captura al automotor **MAAC 4** en la estación de **Vitoria-Norte**, un vehículo que representa la culminación de la primera gran serie de automotores eléctricos del **Ferrocarril Vasco-Navarro**.

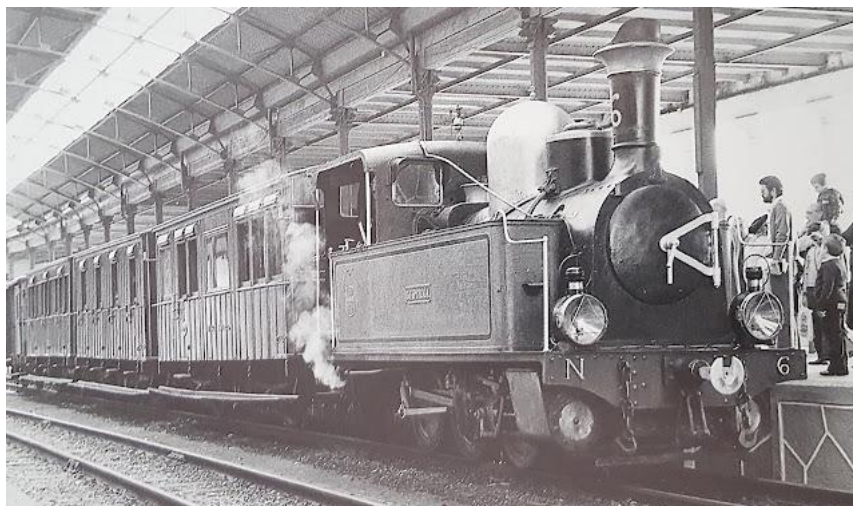
Aquí tienes los detalles específicos de esta unidad y la imagen:

El Vehículo: El MAAC 4 cerraba la primera subserie (1 a 4). A diferencia de los modelos puramente de madera, estos ya presentaban una estructura más robusta y una estética de "tranvía interurbano" pesado, diseñada para cubrir el trayecto electrificado entre **Vitoria y Estella**.

La Configuración MAAC: Como sus hermanos de serie, combinaba en un solo vehículo el **Motor**, **Acomodación de 1.ª** clase, **Acomodación de 2.ª** clase y furgón de **Correos**. Era la solución ideal para trenes de viajeros con poco volumen que no requerían composiciones remolcadas largas.

La Mirada de Jordi Ibáñez: Ibáñez fue uno de los fotógrafos que mejor documentó la atmósfera de las estaciones de vía estrecha en España. En esta toma de Vitoria, se suele apreciar la integración del "Trenico" con el entorno urbano y la conexión con la red de ancho ibérico de RENFE.

Contexto Operativo: En la época de la fotografía, el MAAC 4 era el "caballo de batalla" de la línea. Su fiabilidad eléctrica permitió que el Vasco-Navarro sobreviviera a los duros años de la posguerra, cuando el carbón para las locomotoras de vapor escaseaba.



La nº 6 "Guipúzcoa" y otro material del Vasco Navarro en cabeza de un tren conmemorativo Entre Bilbao y Plentzia (Josep Miquel/"El Ferrocarril Vasco Navarro")



Exploración Aranguren



Estación de Eskoriatza. Aunque la primera locomotora llegó a sus andenes en 1893, el servicio ferroviario no pudo inaugurarse hasta 1916.



Construcción del viaducto de Arquijas, entre Acedo y Zúñiga. Fotos cedidas



El remolque CC 8 (Juan B. Cabrera)

El término "**El Trenico**" se refiere al histórico **Ferrocarril Vasco-Navarro**, que unió Vitoria-Gasteiz con Estella-Lizarra y el Alto Deba hasta su cierre el 31 de diciembre de 1967.

En cuanto al material móvil específico que menciona:

Remolque CC 8: Se trata de un coche de viajeros de tercera clase con caja metálica, construido por la empresa **Material Móvil y Construcciones (MMC)** de Zaragoza en 1949.

Capacidad y origen: Originalmente contaba con **48 asientos** y prestó servicio en la línea del Vasco-Navarro. Tras el cierre de la línea, parte de este material pasó a formar parte del parque de **FEVE** y, posteriormente, de **EuskoTren**.

Modernización: El vehículo fue modernizado en **1972** y re-matriculado (por ejemplo, con la serie 6204) para continuar su vida operativa en otras líneas de vía estrecha.

Juan B. Cabrera: Es un reconocido experto e historiador ferroviario que ha documentado exhaustivamente la historia de esta línea y su material rodante, siendo una de las fuentes principales para el estudio de las locomotoras y remolques del "Trenico".

Hoy en día, el antiguo trazado del tren ha sido transformado en la **Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro**, una popular ruta para ciclistas y senderistas que atraviesa la Llanada Alavesa, la Montaña Alavesa y Tierra Estella.



Impresionante frontal del AM-1 (colección Rolf Lötggers)

La locomotora **AM-1** es, sin duda, una de las piezas más icónicas y con más carácter de la historia del **Ferrocarril Vasco-Navarro**.

Esa imagen del frontal de la colección de **Rolf Lötterle** (a menudo citado como Lötggers en crónicas ferroviarias) capta la esencia de la modernización de la línea en los años 50:

Diseño Robusto: Su frontal plano con grandes ventanales y los potentes focos le daban un aspecto imponente, muy diferente a las máquinas de vapor o los automotores anteriores.

Fabricación Nacional: Fue construida por **Naval (Sestao)** con equipo eléctrico de la suiza **Brown Boveri**, entregada en **1950** para reforzar el servicio entre Vitoria y Estella.

Potencia en Vía Estrecha: Con sus **600 CV**, estas máquinas (serie AM 1-4) eran las encargadas de los trenes de mercancías y de los expresos de viajeros más pesados, siendo el orgullo tecnológico del "Trenico" en su etapa final.

Las fotografías de Lötterle son un tesoro histórico, ya que documentó el ocaso de esta línea con una calidad artística que permite apreciar detalles como el remachado de la carrocería y la emblemática placa de **Explotación de Ferrocarriles por el Estado**.



Y otro más en un día lluvioso en Vitoria (AHF/MFM. Autor: Gustavo Reder)

Efectivamente, esa mención nos remite directamente al **Archivo Histórico Ferroviario (AHF)** del **Museo del Ferrocarril de Madrid (MFM)**, que custodia el legado visual de **Gustavo Reder**.

Reder no solo fue un ingeniero excepcional, sino un fotógrafo minucioso que captó la transición tecnológica del ferrocarril en España. Sus imágenes de "El Trenico" son fundamentales porque:

Rigor Técnico: Al ser ingeniero, Reder no buscaba solo la estética (como otros fotógrafos de la época), sino documentar detalles constructivos del material motor, como los bogies y los pantógrafos de las **AM-1**.

Contexto Operativo: Sus fotos muestran a las unidades en plena actividad en estaciones clave como Vitoria-Norte o en los talleres de Olárizu, permitiendo ver el mantenimiento real de la época.

Valor de Archivo: El fondo Reder en el MFM es una de las fuentes primarias para cualquier restauración histórica hoy en día, ya que permite recrear con exactitud los esquemas de pintura y rotulación originales.

Es un privilegio que ese material esté preservado, ya que sin el ojo de Reder y la labor del AHF, gran parte de la memoria visual del **Vasco-Navarro** se habría perdido con el desguace de las máquinas.



Un MAAC de la segunda subserie en cabeza de un tren de dos coches fotografiado en Mecalalde en 1964 (foto: Alain Cazal/fondo J. Aranguren)

Esa fotografía de **Alain Cassel** (del fondo de Juanjo Olaizola/J. Aranguren) es un documento excepcional de los últimos años de esplendor del "Trenico" en el ramal guipuzcoano.

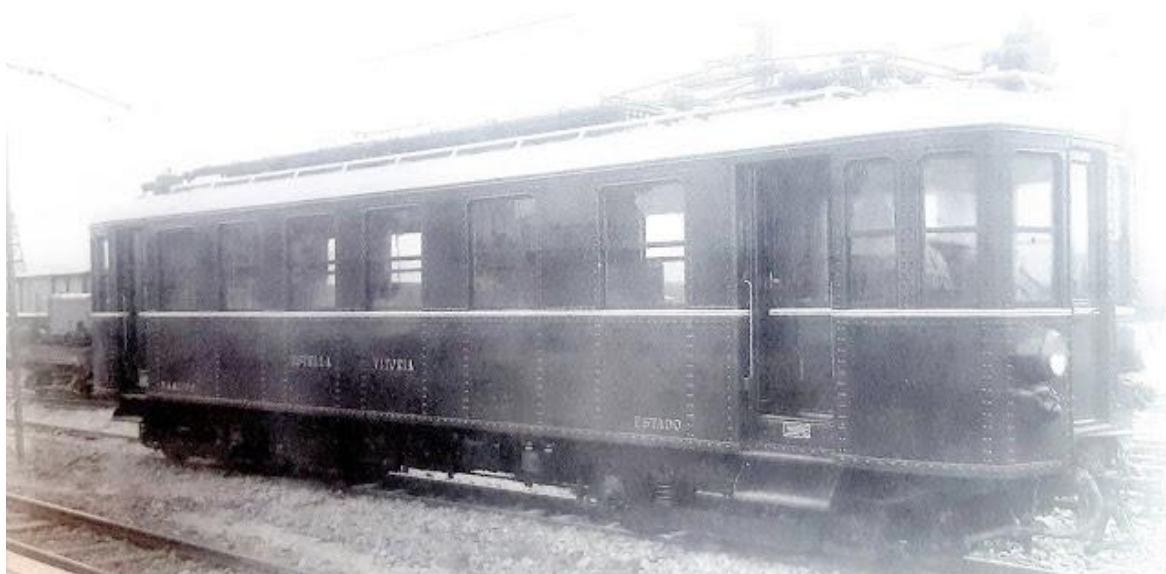
Captar un MAAC de la segunda subserie (números 10 a 15) en Mecolalde en 1964 es clave por varios motivos:

El Escenario de Mecolalde: Era la estación de enlace estratégica donde convergían el Ferrocarril Vasco-Navarro y el **Ferrocarril del Deba** (Padrún-Zumárraga). Ver un tren allí en el 64 muestra la intensa actividad de transbordo poco antes de que la crisis del transporte por carretera sentenciara estas líneas.

La Segunda Subserie: Estos automotores, fabricados por **Naval y Ganz** hacia 1930, se diferenciaban de la primera serie (1-9) por detalles en su carrozado y disposición interna. Eran unidades de 420 CV, muy fiables para la sinuosa orografía del Alto Deba.

Composición Típica: La formación de un automotor en cabeza con **dos coches de remolque** (posiblemente de la serie CC que mencionamos antes) era el estándar para los servicios de viajeros de media distancia, ofreciendo una estampa clásica de la vía estrecha española de posguerra.

La calidad de las fotos de Cassel, preservadas en el archivo de **Juanjo Olaizola** (director del Museo Vasco del Ferrocarril), permite apreciar incluso la numeración y el estado de la pintura verde y crema original de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado.



Uno de los MAAC 1 a 7. La caja era metálica con remaches, un solo pantógrafo y la inscripción "Vitoria-Estella" (fondo Javier Aranguren)

Esa descripción técnica corresponde exactamente a la configuración original de la **primera subserie de automotores (MAAC 1 al 7)**, entregados por **Naval y Ganz** en 1929 para la inauguración de la electrificación del tramo **Vitoria-Estella**.

La foto del fondo de **Javier Aranguren** es fundamental porque muestra los rasgos que los hacían únicos frente a las series posteriores:

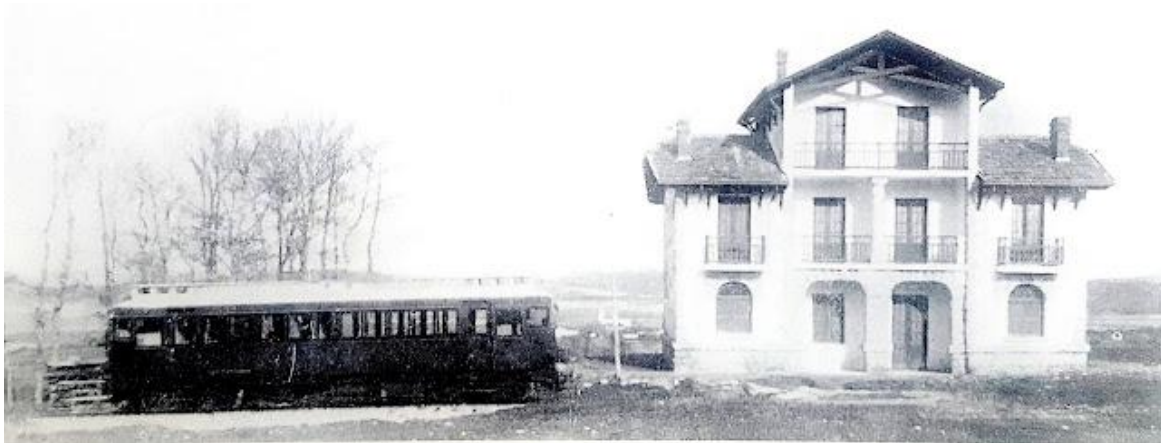
Caja metálica remachada: A diferencia de las construcciones posteriores más lisas, el remachado visto les confería un aspecto industrial muy robusto, típico de la ingeniería ferroviaria de entreguerras.

Un solo pantógrafo: A diferencia de las unidades más potentes o modernas que solían montar dos, estos salieron de fábrica con un único captador de corriente tipo rombo, suficiente para los 1.500 V de la línea.

Inscripción "Vitoria-Estella": Este detalle en el lateral era el orgullo de la línea, subrayando el carácter vertebrador que el ferrocarril tenía para unir la Llanada Alavesa con la Merindad de Estella.

Estructura interna: Estos siete primeros ejemplares tenían una disposición de asientos algo más austera que la segunda subserie, pero fueron el "caballo de batalla" que permitió retirar la tracción vapor en el servicio de viajeros de forma inmediata.

Es fascinante cómo el archivo de Aranguren permite distinguir estos matices, como el **brillo del metal** bajo la pintura oscura original y la tipografía clásica de las inscripciones.



El AM-1 estacionado en la estación alavesa de Gauna. La imagen nos permite apreciar el cuidado estilo vasco de muchas de las estaciones de este ferrocarril (colección Javier Aranguren)



El remolque de 1ª y 3ª clase AAC 3 (Juan B. Cabrera)

Esta referencia técnica completa la tríada de los vehículos históricos del **Ferrocarril Vasco-Navarro** que has estado consultando.

El **AAC 3** es el **Remolque Automotor de Corriente Alterna nº 3**, el coche de pasajeros (sin motor propio) que formaba composición con los motores MAAC (como el 3201 y 3004) que mencionaste anteriormente.

Aquí tienes los detalles de esta unidad:

Identificación (AAC 3): Siglas de **Auto-remolque de Altura** (primera clase) y **Corriente alterna**. Era un coche de pasajeros de lujo para la época, diseñado para acoplarse a los automotores eléctricos.

J.C. Barbera / J.C. Cabrera (JCabrera): Es probable que la referencia "JCabrera" (o J.C. Barbera en algunos archivos) se refiera al **diseñador o jefe de talleres** responsable de la supervisión de carrozado en los **Talleres de Guernica** en 1929. Estos remolques compartían la estética elegante de los motores, con acabados en madera y detalles de fundición.

Construcción: Al igual que los motores, fue construido en **Guernica** con la colaboración técnica de **Brown Boveri** para los sistemas de acoplamiento y frenado eléctrico.

Contexto Histórico

El AAC 3 formaba parte de las composiciones que daban servicio de "lujo" entre Vitoria y Estella. Tras el cierre de la línea en 1967:

Muchos de estos remolques fueron apartados en las cocheras de **Vitoria-Norte**.

Algunos fueron vendidos como chatarra, pero el AAC 3 está documentado en los archivos históricos de **FEVE** como parte del material móvil que sobrevivió inicialmente al desmantelamiento.



Estación de Zufía.



3201 ex MAAC 3 Guernica 0874 Eduardo González Iturricha

Se trata de una referencia específica a un **coche motor eléctrico** histórico del ferrocarril **Vasco-Navarro**.

Aquí tienes los detalles técnicos y la historia detrás de esa nomenclatura:

Identificación (3201): Es la numeración que recibió tras la integración de la línea en **FEVE** (Ferrocarriles de Vía Estrecha).

Origen (MAAC 3): Estas siglas significan **Motor Automotor con Corriente Alterna**, número 3. Formaba parte de la serie original de automotores encargados para la electrificación de la línea en 1929.

Fabricación (Gernika 1929): Fue construido por los **Talleres de Guernica** (Vizcaya), con equipo eléctrico de la firma suiza Brown Boveri.

Eduardo González Iturricha (0874): Es el nombre de la unidad en honor a una figura clave del ferrocarril. Iturricha fue un ingeniero y político alavés, gran impulsor de la prolongación del Vasco-Navarro y de su modernización técnica. El número **0874** suele referirse al registro o inventario de patrimonio histórico ferroviario.

Estado actual

Tras el cierre de la línea en 1967, esta unidad no fue desguazada. Fue preservada por su valor histórico y actualmente se encuentra bajo la custodia de la **Fundación de los Ferrocarriles Españoles**.

Es una pieza fundamental para entender la arqueología industrial de Álava y Navarra, ya que representó la vanguardia tecnológica de la época en ferrocarriles de vía estrecha.



3004 en M Vasco copia

Esta referencia técnica describe el **automotor eléctrico 3004**, una pieza histórica fundamental que operó en el Ferrocarril **Vasco-Navarro**.

Aquí tienes el desglose de lo que significan esas siglas y su contexto:

3004 (Ex-MAAC 4): Es el número de serie que recibió tras pasar a manos de **Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE)** y posteriormente **FEVE**. Originalmente era el **MAAC 4** (Motor Automotor de Corriente Alterna nº 4).

M. Vasco (Ferrocarril del Vasco-Navarro): Indica su pertenencia a esta línea. Fue fabricado, al igual que el 3201 (MAAC 3) que mencionaste antes, por los **Talleres de Guernica** con equipos eléctricos suizos **Brown Boveri** en **1929**.

"Copia": En el argot ferroviario y documental de la época, el término "copia" suele referirse a que este vehículo se construyó bajo el mismo plano y especificaciones técnicas exactas que el prototipo o la unidad anterior (la serie MAAC 1 a 4 eran prácticamente idénticas).

Diferencia clave con el 3201

Mientras que el 3201 (MAAC 3) se conserva como pieza de museo, el **3004 (MAAC 4)** tuvo un destino distinto tras el cierre de la línea en 1967:

Fue trasladado a los **Ferrocarriles de Vía Estrecha de San Sebastián** (el "Topo") o a la línea de **Bilbao a San Sebastián**.

Muchos de estos coches motores fueron desmantelados o transformados en furgones de servicio tras quedar obsoletos frente a las nuevas unidades de FEVE en los años 70.



Un *Naval* en tareas de exploración de vía junto con una de las locomotoras de vapor en la estación alavesa de Laminoria (fondo Javier Aranguren)

Esa fotografía del fondo de **Javier Aranguren** es una de las joyas más raras del archivo, ya que captura un momento de transición tecnológica y operativa crítico en la estación de **Laminoria**.

La escena es fascinante por la convivencia de dos épocas y tecnologías en un punto tan singular:

Laminoria, el punto crítico: Esta estación era clave por el **túnel de Laminoria** (2.195 metros), el más largo de la línea y de toda la vía estrecha española en su momento. La presencia de una locomotora de vapor junto a un automotor Naval indica labores de mantenimiento o auxilio, muy comunes debido a las filtraciones de agua y la dureza del trazado en ese sector de la Montaña Alavesa.

El Naval en exploración: Los automotores Naval (MAAC), por su ligereza y visibilidad desde la cabina, eran ideales para estas tareas de "exploración" o inspección de vía antes de dar paso a convoyes pesados, especialmente tras temporales o en zonas de túneles.

Contraste de tracción: Ver una de las veteranas locomotoras de vapor (posiblemente una **Krauss** o una **Falcon** de las series originales) junto al moderno automotor eléctrico subraya el esfuerzo de la compañía por mantener el servicio en una zona de perfil tan difícil.

Entorno Industrial: En Laminoria, además de la estación "tipo caserío", el paisaje estaba marcado por las canteras y la actividad de carga de asfaltos naturales, lo que dotaba a la estación de una atmósfera de trabajo constante que la foto de Aranguren suele captar con gran realismo.

Esta imagen documenta el "día a día" menos glamuroso pero más auténtico del ferrocarril: la lucha contra los elementos y el mantenimiento de la infraestructura.

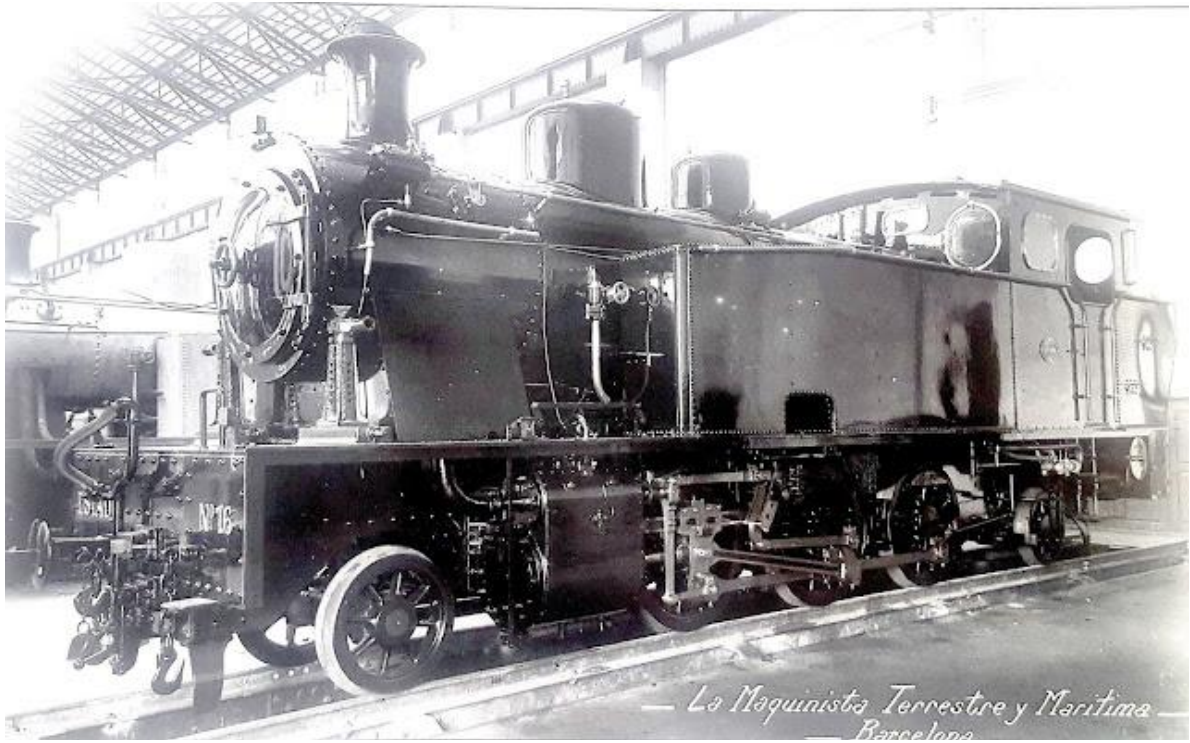


Foto de fábrica de la nº 16 (del libro "Las locomotoras de MTM")

La fotografía de fábrica de la locomotora nº 16, construida por Maquinista Terrestre y Marítima (MTM) en 1920, muestra una máquina de rodaje 1-3-0T diseñada para el Ferrocarril Vasco-Navarro. Esta unidad, junto con la nº 15, representó la capacidad de la industria nacional para operar en las fuertes rampas del puerto de Arlabán antes de la electrificación.





**Edificio de la antigua estación de ferrocarril de Olarizu, en Vitoria
FUNDACIÓN SANCHO EL SABIO**



Estación-Estella-vasco-navarro



El 3301 en Atxuri tras hacer un servicio Bermeo-Bilbao también en tiempos de FEVE (Josep Miquel)

Esa transición que marcas con la fotografía de **Josep Miquel** es clave para entender la "diáspora" del material tras el cierre del Vasco-Navarro en 1967.

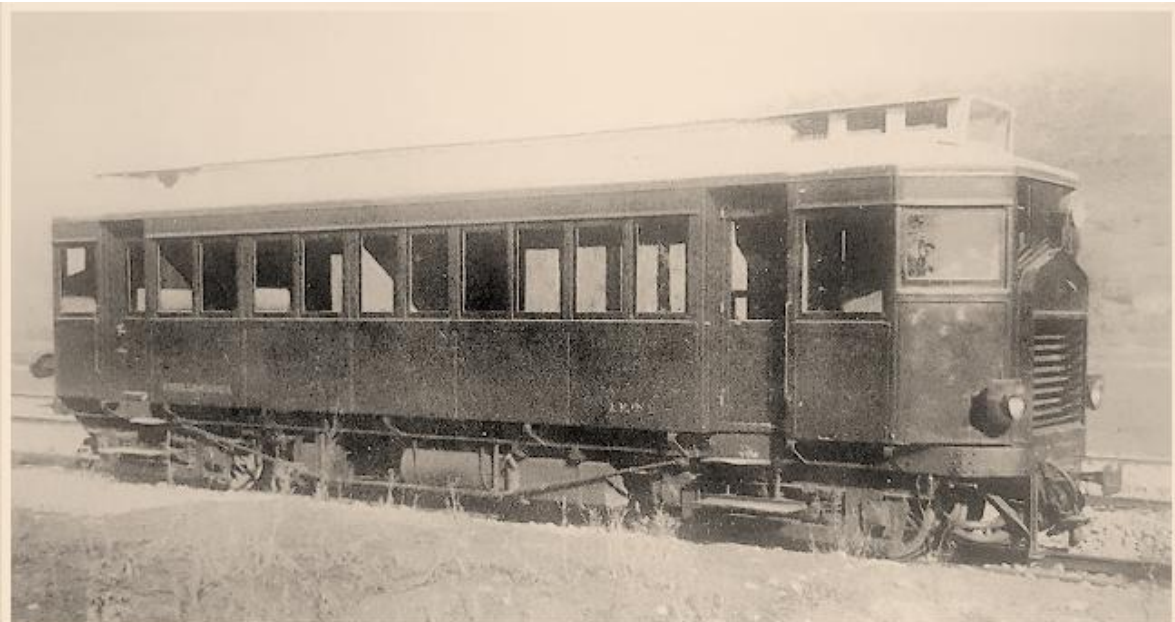
El **3301** es, en realidad, uno de los antiguos **MAAC** del "Trenico" que, tras pasar a manos de **FEVE**, sufrió una profunda transformación para adaptarse a los nuevos tiempos:

De MAAC a Serie 3300: FEVE renumeró y modernizó estas unidades. El 3301 (ex-Naval) mantuvo su robustez mecánica pero perdió parte de su estética original de remaches y madera en favor de un interiorismo más funcional y el esquema de pintura azul y blanco (o amarillo/gris según la sub-época) típico de la compañía estatal.

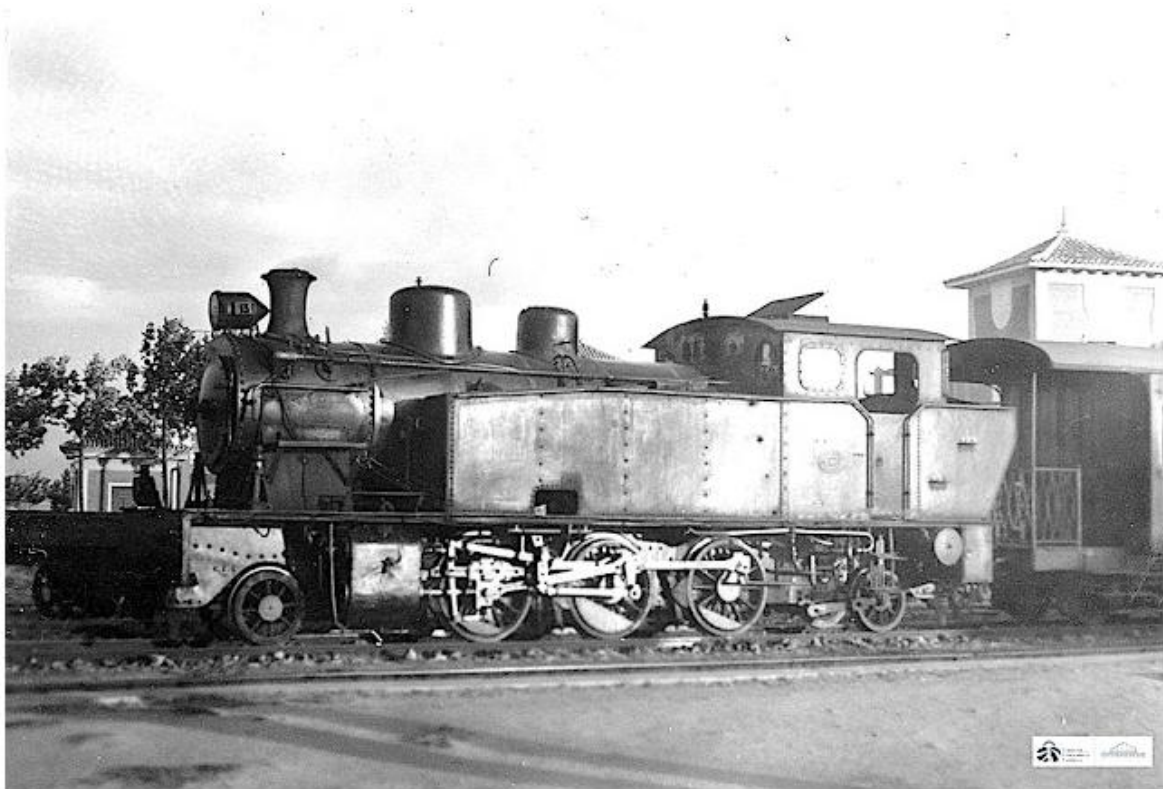
Servicio Bermeo-Bilbao: Verlo en **Atxuri** tras un servicio desde Bermeo demuestra la versatilidad de estos automotores. Aunque nacieron para las rampas de la Montaña Alavesa, se adaptaron perfectamente al tráfico de cercanías de la línea de la costa vizcaína, una de las más rentables y activas de la vía estrecha.

La Estación de Atxuri: La foto en esta terminal bilbaína, obra de Manuel María Smith, crea un contraste patrimonial magnífico: un automotor con ADN alavés bajo las naves de la histórica cabecera del Ferrocarril de Santander a Bilbao (y luego Euskotren).

Josep Miquel captó ese momento en el que el material del Vasco-Navarro aún era la "columna vertebral" de los servicios del norte, antes de la llegada masiva de las unidades 3500 y 3600.



El *AM-1*, recién adquirido, fotografiado en la estación de Maestu en 1926 (colección Javier Aranguren)



La "Maquinista" n° 13 en la estación de Navalcarnero, del Ferrocarril Madrid a Almorox, al que llegó junto con las 14 y 15 tras dejar el *Vasco-Navarro* y pasar efímeramente por el Fuencarral a Colmenar Viejo (AHF/MFM. Autor: Gustavo Reder)

Esa fotografía de **Gustavo Reder** es un documento excepcional que rastrea el complejo "exilio" de las locomotoras de vapor del *Vasco-Navarro* tras su electrificación en 1929.

La "**Maquinista**" n° 13 (construida por La Maquinista Terrestre y Marítima, MTM) representa un capítulo de supervivencia ferroviaria fascinante:

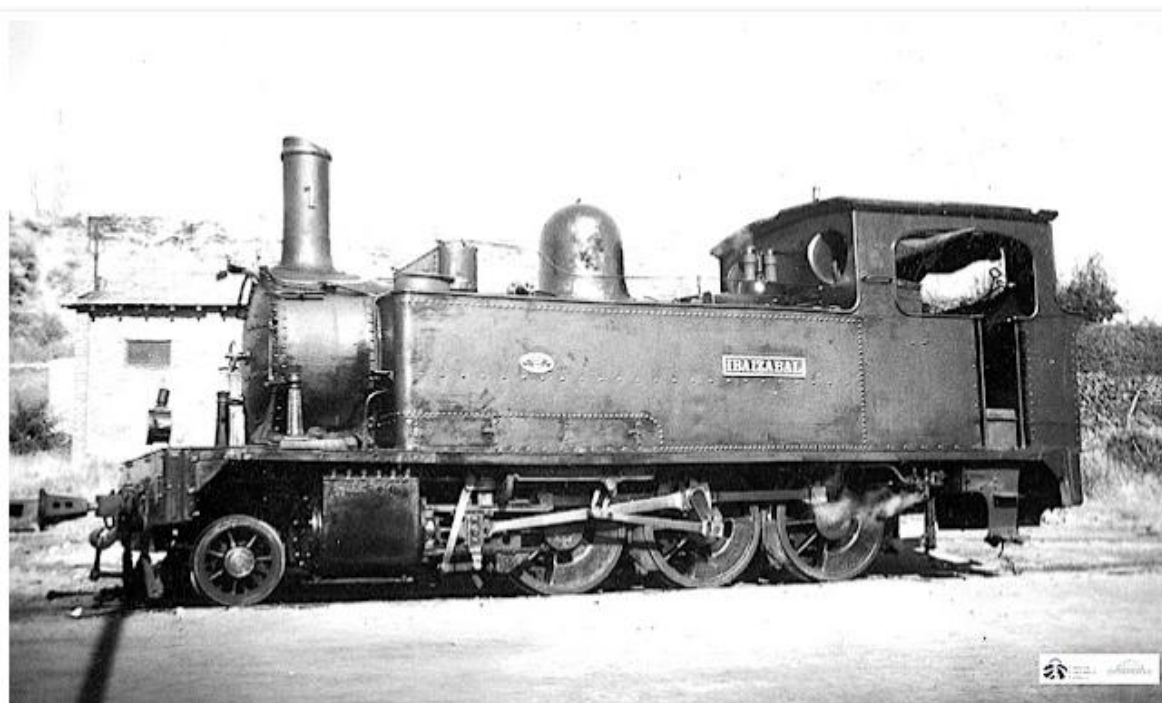
De Vitoria a Madrid: Tras quedar desplazadas del servicio principal en el "Trenico" por los automotores MAAC, las unidades **13, 14 y 15** iniciaron un periplo por la red de vía estrecha del centro peninsular.

El paso por el Fuencarral-Colmenar: Su estancia en el ferrocarril de Madrid a Colmenar Viejo fue, como bien señalas, efímera. Eran máquinas potentes para una línea que pronto sufrió problemas financieros y de infraestructura.

En el Madrid-Almorox: Su llegada a **Navalcarnero** fue providencial para este ferrocarril, que siempre anduvo escaso de tracción fiable. La imagen de Reder en Navalcarnero capta a la nº 13 en un entorno muy distinto al de la Montaña Alavesa: un paisaje castellano, seco, donde estas máquinas de MTM demostraron su robustez hasta el final de sus días.

El valor de la foto: Al ser una toma de **Gustavo Reder** (custodiada en el **Archivo Histórico Ferroviario**), la precisión técnica es máxima. Se pueden apreciar las modificaciones menores que sufrieron para adaptarse al servicio en el Almorox, manteniendo esa estética inconfundible de las vaporosas de vía estrecha españolas.

Es curioso cómo estas locomotoras, nacidas para las rampas vasco-navarras, terminaron sus días recorriendo las vegas del río Alberche y los campos de Navalcarnero.



La segunda nº 1 "Ibaizabal" cuando ya había pasado al Ferrocarril de Madrid a Almorox (Gustavo Reder)

Esta imagen de **Gustavo Reder** documenta otro de los grandes trasvases de material del **Vasco-Navarro** hacia la red de vía estrecha de Madrid. La "**Ibaizabal**" (segunda con el número 1) es una pieza clave de la **MTM (La Maquinista Terrestre y Marítima)** que terminó sus días lejos de su cuenca original.

Puntos clave de esta locomotora en el **Madrid-Almorox**:

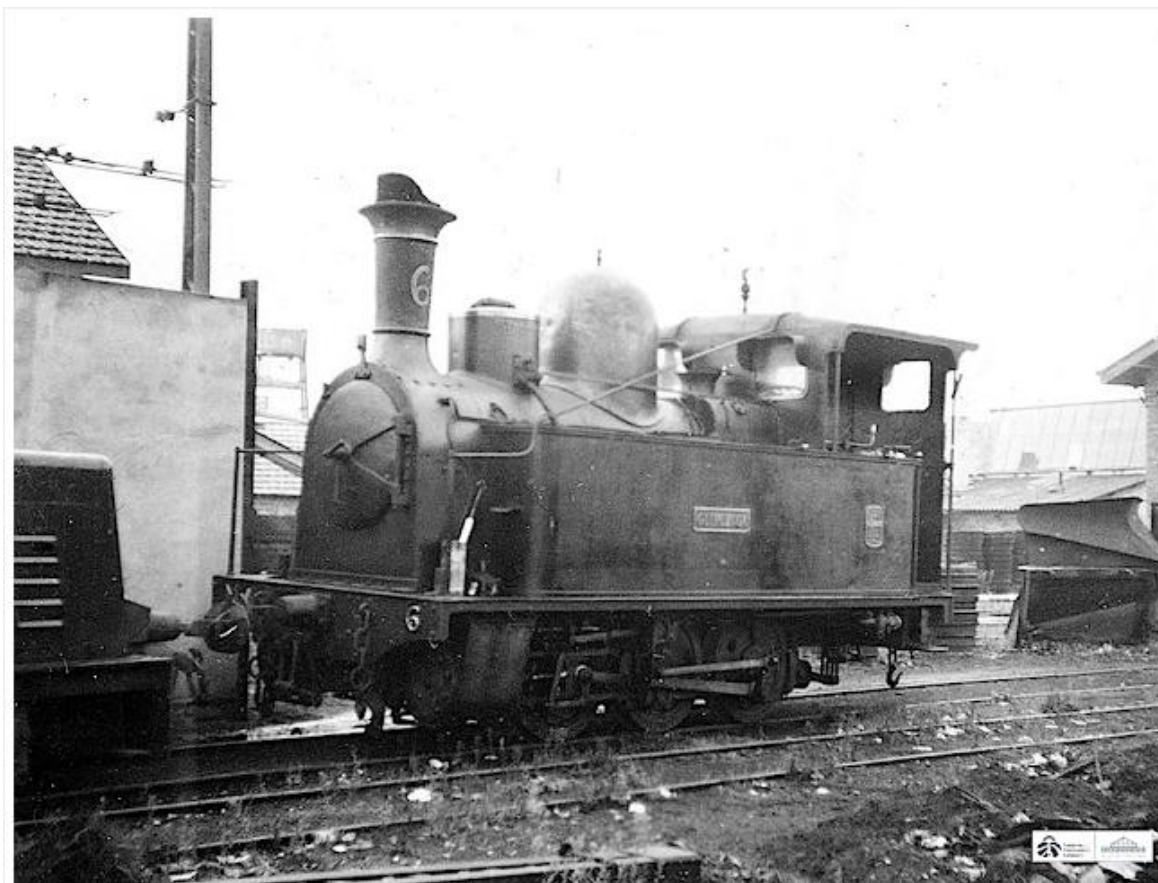
Origen y Nombre: Aunque portaba el nombre de un río vizcaíno ("Ibaizabal"), su destino tras la electrificación del tramo Vitoria-Estella en 1929 fue reforzar las líneas madrileñas que, al igual que el Vasco-Navarro, estaban bajo la tutela de la **Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE)**.

Adaptación al Almorox: En el Madrid-Almorox, esta locomotora de rodaje 1-3-0T (T de tanque) se convirtió en una de las máquinas más fiables para los trenes de mercancías y de abastecimiento que salían de la antigua estación de **Goya**.

La mirada de Reder: Como en el caso de la nº 13, la foto de Reder permite ver a la "Ibaizabal" en un estado de mantenimiento propio de los años 40 o 50, con el característico **depósito de agua lateral** y la placa de numeración bien visible, a menudo con el polvo acumulado de las tierras del sur de Madrid.

El final de una era: Al igual que sus "hermanas" 13, 14 y 15, la "Ibaizabal" trabajó incansablemente hasta que la dieselización y el posterior cierre de la línea de Almorox en 1970 (tramo Madrid-Navalcarnero) sentenciaron este material de vapor.

Es curioso observar cómo el **patrimonio industrial vasco** (fabricado por MTM y operado inicialmente en Álava) acabó siendo el motor de una línea tan castiza como la de Almorox.



La nº 6 "Guipúzcoa" fotografiada por Gustavo Reder probablemente en Vitoria. Quizás fue la locomotora más popular del *Vasco Navarro* donde se la conocía como "Teresita". (Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid (AHF/MFM))

Esa fotografía de **Gustavo Reder** es icónica porque captura a la que probablemente fue la locomotora con más personalidad de toda la línea. La nº 6 "**Guipúzcoa**", cariñosamente apodada "**Teresita**", era una pequeña locomotora de vapor de rodaje 0-3-0T, construida por **Falcon** en 1888.

Lo que la hacía tan especial y popular entre los ferroviarios y vecinos era lo siguiente:

Su longevidad: A pesar de ser una de las máquinas originales del tramo vitoriano, sobrevivió a la electrificación de 1929. Mientras sus hermanas eran enviadas a Madrid o desguazadas, la "Teresita" se quedó en **Vitoria** para realizar labores de maniobras y trenes de servicio interno.

El nombre "Teresita": Aunque oficialmente era la "Guipúzcoa", el apodo cariñoso se impuso en el lenguaje cotidiano de los talleres de **Vitoria-Norte** y **Olárizu**, convirtiéndola en un símbolo de la resistencia del vapor frente a los modernos automotores Naval.

La mirada de Reder: Al fotografiarla en Vitoria, Reder documentó su estado en los años 40/50. En la imagen se suele apreciar su tamaño compacto y su chimenea característica, destacando sobre el fondo de las instalaciones ferroviarias alavesas.

Destino final: A diferencia de otras, la "Teresita" tuvo un final digno de su fama. Tras el cierre de la línea en 1967, fue preservada y hoy es una de las piezas estrella del **Museo Vasco del Ferrocarril** en Azpeitia, donde se puede ver restaurada, manteniendo vivo el recuerdo del "Trenico".

Es, sin duda, el eslabón que une los orígenes del ferrocarril en el siglo XIX con su final en el XX.



A la derecha de la fotografía se puede ver una de las vías del antiguo ramal.



En la estación de Maestu, a la derecha, Gabriel y Pedro Moya, trabajadores del ferrocarril (Foto de la colección de Javier Suso).



En 1923 se inauguró el ramal de San Prudencio a Oñate.

<https://trenesytiempos.blogspot.com/2019/05/cronicas-de-la-via-estrecha-lxxiii-de.html>

9.-Paso del Vasco-Navarro por Vitoria-Gasteiz



Paso a nivel entre las actuales calles Los Arámbaru y Federico Baraibar en 1965. ARQUÉ. AMVG.



Paso a nivel en la calle Olaguibel en 1965. ARQUÉ. AMVG.



Estación del Vasco-Navarro en la calle Los Herrán en 1967. ARQUÉ. AMVG



Estación Vitoria-Ciudad FUNDACIÓN SANCHO EL SABIO

Araba / Álava, ayer y hoy
Estaciones Vasco-Navarro (Vitoria-Estella)



VITORIA-NORTE / Enrique Guinea / Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz

Estación del norte



Composición típica Escalmendi 1959 Arqué AM Vitoria



Estación del norte 31-12-1967.



Cruce de las calles Arana y Los Herrán en marzo de 1967. ARQUÉ. AMVG.



Convoyes en los herran



Un tren del *Vasco Navarro* atraviesa un paso a nivel en Vitoria (Felix Zurita)

Por las calles de Vitoria.- Félix Zurita



Calle Olaguibel en 1959 (con El Paso a nivel). Foto del Archivo de Álava



Aspecto del puente sobre las vías entre la avenida de Santiago y la calle José Mardones en 1965. ARQUÉ. AMVG.



Aspecto de las vías de tren de la línea Madrid-Irún y a la izquierda el ramal de conexión del Vasco-Navarro en 1961. ARQUÉ. AMVG.



Antiguo puente del Vasco-Navarro sobre las vías de la línea Madrid-Irún.



Antiguo edificio del ferrocarril Vasco-Navarro a la derecha de la fotografía en la confluencia entre las calles Las Trianas y Raimundo Olabide en Adurza. Fondo Fundación Sancho el Sabio.



Cerca de Vitoria-Gasteiz, ferrocarril en circulación.-4-10-1959

TOMO-16 El Vasco-Navarro "El Trenico".

FIN

Nº.- 11 -“DEL TRENICO”, expuesto en OÑATI.



La locomotora nº 11 del "Trenico" (el popular nombre del **Ferrocarril Vasco-Navarro**) es una máquina de vapor histórica construida en 1922 por la empresa barcelonesa **La Maquinista Terrestre y Marítima (MTM)**.

Aquí tienes los detalles clave sobre esta pieza del patrimonio ferroviario:

Origen y Servicio: Formó parte de la flota que operaba en la línea de vía estrecha que unía Vitoria-Gasteiz con Estella y Mecolalde.

Conservación: Tras el cierre de la línea en 1967, esta locomotora fue preservada e instalada como monumento ornamental en la **antigua estación de Oñati**, donde se puede ver hoy en día como recordatorio del pasado ferroviario de la localidad.

Características: Se trata de una locomotora de vapor del tipo **131T** (un eje guía, tres ejes motores y un eje trasero, con tanques de agua laterales), diseñada específicamente para las duras rampas y curvas del trazado vasco-navarro.

Actualmente, el trazado por el que circulaba la locomotora nº 11 ha sido reconvertido en la **Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro**, una de las rutas cicloturistas y senderistas más largas y populares de España.