



Locomotora nº 4 la "Vitoria" del Vasco Navarro. Falcon Engine & Car Works Ltd. GUI III-095.04. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz. Foto E. Guinea

## El Ferrocarril Vasco-Navarro (I) Sus orígenes de 1878 a 1903

Autor: Javier Suso

La historia del Ferrocarril Vasco-Navarro, se inicia allá por el año 1878, cuando D. Juan José De Herrán y Ureta, empieza a publicar en la prensa local de Vitoria, en el "Anunciador Vitoriano", unos artículos defendiendo la idea de una línea de Ferrocarril que partiendo de Vitoria finalizase en Durango, entroncando con la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya que ya se estaba construyendo entre Bilbao y Durango.

Curiosamente es la misma idea que la actual y polémica Y griega Vasca. Esta idea surge, porque el ferrocarril existente que unía Vitoria con Bilbao a través de Miranda de Ebro no convenía a la sociedad vitoriana.

La idea que principalmente defendió D. Juan José de Herrán y Ureta,

Ingeniero de Montes, nacido en Salinas de Añana y afincado en Vitoria, fue tomando forma hasta que el 22 de marzo de 1879 en una reunión celebrada en el Ayuntamiento de Vitoria se formó una Junta Gestora, para estudiar el proyecto; fue nombrado presidente D. Pedro Ortiz de Zárate. Dicha Junta

Gestora, estaba constituida por tres secciones: La política, que presidió D. Domingo Aragón; la económica, que presidió D. Modesto Escariza y la científica, que presidió el mismo D. Juan José Herrán.

Pronto esta propuesta se amplía con la idea de unir Vitoria con Estella y el proyecto pasa a ser el Ferrocarril Estella-Vitoria-Durango. En los años 1880 y 1881 se hicieron los trabajos de tanteo y estudios económicos y demográficos de los pueblos por los que podría pasar el tren a la vez que se sondeaba la posible participación de instituciones y particulares en su aportación económica al proyecto.

En 12 de abril de 1882 se presenta, en Los Cuerpos Legislativos del Estado en Madrid, el proyecto para la concesión de un Ferrocarril Económico entre Estella, Vitoria y Durango al que se la había acabado añadiendo un ramal entre Arróniz y Lerín. La concesión fue pedida a favor de Joaquín de Herrán y Ureta, vecino de Vitoria y Wenceslao



Locomotora Falcon. La "Guipúzcoa" del Vasco-Navarro, en la subida se Salinas de Léniz. ATHA-DAF-BAR-8889. Fondo Guereñu. Archivo Provincial del Territorio Histórico de Álava.

Martínez, vecino de Madrid.

Por primera vez aparece el nombre de Joaquín de Herrán y Ureta. Personaje fundamental en el desarrollo de la puesta en marcha de este Ferrocarril. Nacido en Salinas de Añana, pero afincado en Vitoria una vez acabada su carrera de Derecho y que participó en la vida política y social de la ciudad de una forma relevante, llegando a ser alcalde con la Primera Republica. En compañía de su tío Juan José desarrollaron la idea y pusieron su trabajo y su capital, al

servicio de esta empresa que tan beneficiosa creían para su tierra, de la que eran unos verdaderos entusiastas y defensores.

El 12 de mayo es, definitivamente, aprobado el proyecto por el Senado y esta fecha ha quedado grabada como una efeméride muy importante en los lugares por los que después discurriría el Ferrocarril. Cobró rango de Ley el 9 de junio de ese mismo año.

El 15 de septiembre de ese mismo año, Joaquín y Wenceslao. Presentan una memoria bastante detallada. En la

que después de hacer un estudio demográfico y económico de las zonas por las que podría transcurrir el ferrocarril, también presenta un estudio geológico y finalmente un inventario de todas las obras de fábrica que tendría la línea, terminándolo con el presupuesto total del coste de la obra. Este presupuesto era algo inferior al conste medio por kilómetro de las líneas del Estado y hacia prever una rentabilidad muy alta para los accionistas que invirtieran en el Ferrocarril.

Previsión que la realidad desmontaría en pocos años.

Durante los meses siguientes, los socios concesionarios, comenzaron una campaña de captación de capitales entre las instituciones, empresas y particulares. Para resumir esta etapa y no aburrir con datos técnicos, diremos que no se cubrieron las expectativas que tenían Joaquín y Wenceslao, no pudiendo reunir el capital suficiente para hacer frente a los gastos de construcción del Ferrocarril. Que ascendía a la cantidad de 18.000.000 de pesetas.

En estas tareas de captación transcurrieron tres años sin que las cosas



avanzaran, hasta que en mayo de 1885 dos hechos cambian el rumbo de los acontecimientos, dando un giro a la situación de estancamiento que había tomado el proyecto del ferrocarril.

El primero fue la llegada a Vitoria a primeros de marzo de 1885 de un grupo de inversores ingleses dispuestos a acometer la construcción del ferrocarril.

D. Juan José de Herrán y Ureta. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.



El segundo ocurrió el 19 de mayo de 1885 y fue la cesión por parte de Wenceslao Martínez de sus derechos de la concesión a favor de Joaquín Herrán. Quedando éste como único concesionario.

Inmediatamente una comisión técnica formada por ingenieros ingleses e ingenieros de la primitiva comisión a los que se sumó el ingeniero D. Ignacio Carbó, amigo de Los Herrán.

Estos trabajos debían servir a los ingenieros ingleses, para defender la Línea ante la compañía británica. Para el 30

Caricatura de Juan José de Herrán y Ureta. El Danzarín 04-12-1887

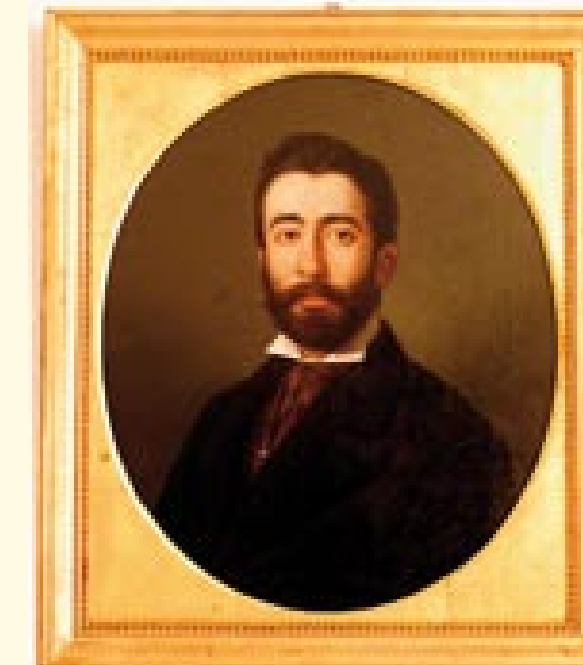


de marzo los trabajos estaban concluidos, siendo su balance muy positivo.

Desde ese momento se suceden los viajes de Joaquín a Londres, de los que tenemos constancia por la prensa local.

Finalmente el 28 de mayo de 1886, llega a Vitoria la noticia de que se ha llegado a un acuerdo con la com-

Retrato Joaquín Herrán. Pintado por E. Soubrier. 1874. Propiedad de Dña. Adela Montoya. Viuda de un nieto de Joaquín.



Estado nº 1  
IMPORTE ECONOMICO DE LAS ACCIONES  
DEL FERROCARRIL ANGLO-VASCO

Acciones nº 1	Acciones nº 2
Acciones: 1000	Acciones: 1000
Valor: 100000	Valor: 100000
Reserva: 100000	Reserva: 100000
Beneficio: 100000	Beneficio: 100000
Perdida: 100000	Perdida: 100000
Capital: 1000000	Capital: 1000000
Reserva: 1000000	Reserva: 1000000
Beneficio: 1000000	Beneficio: 1000000
Perdida: 1000000	Perdida: 1000000
Capital: 10000000	Capital: 10000000
Reserva: 10000000	Reserva: 10000000
Beneficio: 10000000	Beneficio: 10000000
Perdida: 10000000	Perdida: 10000000

El Ferrocarril Anglo-Vasco y la Restauración en Álava. Autor: D. Pedro Sanz Legaristi

Estado nº 2  
IMPORTE ECONOMICO DE LAS ACCIONES  
DEL FERROCARRIL ANGLO-VASCO

Acciones nº 1	Acciones nº 2
Acciones: 1000	Acciones: 1000
Valor: 100000	Valor: 100000
Reserva: 100000	Reserva: 100000
Beneficio: 100000	Beneficio: 100000
Perdida: 100000	Perdida: 100000
Capital: 1000000	Capital: 1000000
Reserva: 1000000	Reserva: 1000000
Beneficio: 1000000	Beneficio: 1000000
Perdida: 1000000	Perdida: 1000000
Capital: 10000000	Capital: 10000000
Reserva: 10000000	Reserva: 10000000
Beneficio: 10000000	Beneficio: 10000000
Perdida: 10000000	Perdida: 10000000

pañía inglesa, creándose la empresa The Anglo-Vasco-Navarra Railway Company Limited. Con un capital inicial de 570.000 Libras (14.250.000 pesetas) dividido en 28.500 acciones de 20 libras (500 pesetas).

El recibimiento que se tributó a los negociadores a su llegada a Vitoria fue apoteósico, haciéndose eco de ello la prensa local y como muestra, esta loa que les dedicaron desde "El Anunciador Vitoriano".

(...) ¡loor, hoy, á los herranes  
Que excitan nuestro entusiasmo  
Por su constancia sin límites  
En los patrióticos actos,  
Y a todos los que en su empeño  
Con tal fé les ayudaron!

¡loor á los que, viniendo  
De países tan lejanos,  
Han de transformar mañana  
Nuestro país por ensalmo!

¡loor a carbó y artola  
Y al gran militar británico  
Presidente de una empresa  
Que todos hoy celebramos!

Luís de Aguirre

Los meses siguientes fueron de una actividad frenética, para poder terminar con todo la tramitación del ex-

Arco dedicado a Los Herrán, Ignacio Carbó y Jorge Artola en la calle Dato, ante su llegada de Londres. Después de constituir The Anglo vasco-Navarra Railway Company Ltd. en mayo de 1886. Foto Pedro Mur. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz



pediente y tener todas las cuestiones legales terminadas para poder poner en marcha las obras.

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

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

Los trabajos de construcción del tramo continuaron, pero, en junio, empezaron a aflorar los problemas que la Compañía venía sufriendo desde hacía meses. Las obras de construcción del ferrocarril, se estaban haciendo de una forma muy poco profesional, tanto a nivel técnico como administrativo. No me quiero extender en detalles, pero, para que sirva de ejemplo, se estaba interviniendo en tramos expropiados, pero no pagados.

Teniendo en cuenta que los dieciocho primeros kilómetros entre Vitoria y Salinas no tenían apenas dificultades técnicas, el porvenir en el siguiente tramo, entre Salinas y Eskoriatza, de gran dificultad técnica era poco halagüeño.

Ante estos hechos, en julio los ingenieros D. José Lassala y D. Leandro Rodó, presentaron su dimisión.

Para sustituirlos, como jefe de tracción y movimiento, se nombró a D.

Manuel Iradier y Bulfy, gran amigo de Joaquín Herrán y hombre de mucho prestigio a nivel internacional por ser un pionero en la exploración del África Central y fundador de la sociedad "La Exploradora" de la que también fue miembro Joaquín. D. Manuel Iradier, ya había acompañado a D. Juan José Herrán en sus trabajos de campo al inicio del estudio del trazado del ferrocarril.

Pero la crisis se agudizó y a finales de julio D. Ignacio Carbó, ingeniero jefe, presentó su dimisión, permaneciendo como socio en la Compañía.

La segunda mitad del año 1888 fue muy conflictiva dentro de la Compañía y hubo plante de obreros, ya que no cobraban sus salarios y el estado financiero de la compañía estaba en una situación crítica por la quiebra de la Banca Artola, principal socio capitalista nacional de la compañía, que dejó de pagar a trabajadores y proveedores del Ferrocarril.

En esta situación tan crítica, el tren se inaugura, entre Vitoria y Salinas de Leniz, el 17 de febrero de 1889.

Durante los siguientes años, siguen los trabajos entre Salinas y Eskoriatza, pero los problemas que existen entre Joaquín Herrán y la compañía de Londres se acentúan, ya que ante la situación de la Banca Artola, Joaquín solicita en repetidas ocasiones un poder ejecutivo con el que poder hacer frente a las deudas que el ferrocarril va acumulando y al que él no puede hacer frente, por no tener poder ejecutivo.

Con esta situación tan difícil el 23-09-1893, llega el primer tren de trabajos a Eskoriatza.

Fotografía de fabrica de las maquinas Falcón. Libro: El Ferrocarril Vasco-Navarro Autor: Col. Gustavo Vieites

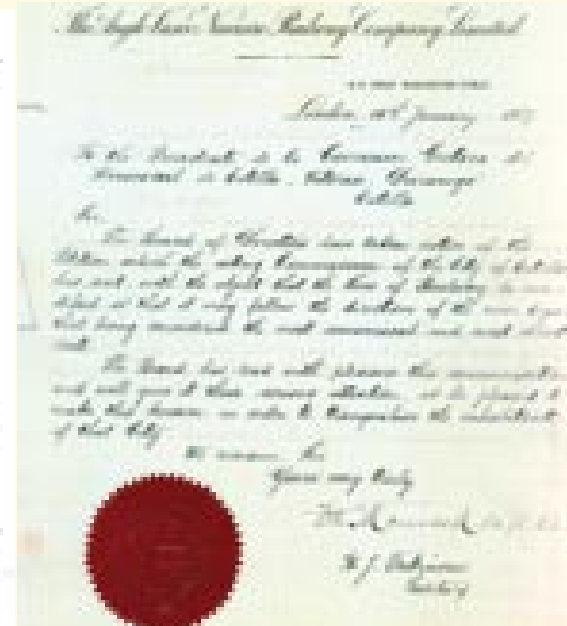


Tren inaugural del tramo Mondragón-Bergara de la línea Vitoria-Mecolalde. Estación del norte de Vitoria. Locomotora nº 4 la "Vitoria" del Vasco Navarro. Falcon Engine & Car Works Ltd. 3-9-1919. GUI III-099.17. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz. Foto E. Guinea.

Y en los siguientes años los trabajos continúan con muchas dificultades y con intentos de tratos con otras Compañías Ferroviarias para poder continuar construyendo la línea e intentando que se les prorrogue las licencias de obras que empezaban a caducar.

La situación más crítica se vive en mayo de 1897 cuando los trabajadores abandonan el trabajo por impago y el Estado se ve en la obligación de incautar el Ferrocarril.

Documento de constitución del Anglo-Vasco-Navarro. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.



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

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

Memorando de convenio entre D. Joaquín Herrán y Ureta y D. Richard Fennelly y Murthy. Para la construcción del Ferrocarril, en una cantidad de 20.200.000 Ptas. Londres 17-02-1885. Distingo la firma de Ignacio Carbó y Ortega. Primer ingeniero del ferrocarril. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz



Octubre de 2003.

Ante esta situación, Joaquín Herrán se querella con el Estado, para que le indemnice por todo el capital invertido en la construcción del ferrocarril, empeñándose en defenderse él mismo, pues era abogado, aunque nunca había ejercido como tal. Perdiendo su pleito y quedando casi arruinado y enfermo por todos los acontecimientos vividos, decide retirarse de la vida pública Vitoriana, a su casa palacio de Berceo, heredad de su madre, donde pasa los últimos años de su vida, con su salud mental resquebrajada a consecuencia de su fracaso en el proyecto que tan tenazmente defendió, muriendo el 12 de junio de 1915 sin conocer

Tarjeta para el banquete celebrado el 20-01-1887. Anverso. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.







Plano de la línea Vitoria-Estella y Vitoria-Mecolalde.



Reglamento de maquinistas del Vasco-Navarro de 1889. Pagina 1. Cedido por D. Juan Borrego. Antigo Motorista del Vasco-Navarro.



Exposición agrícola. Al fondo estación del Vasco-Navarro de Vitoria-Ciudad. Foto. E. Guinea. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.

que su querido tren estaba siendo terminado, esta vez, por el Estado.

Al conocer su muerte el Ayuntamiento de Vitoria, a instancias de D. Jerónimo Linacero, hizo constar en acta el sentimiento por su fallecimiento.

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

Hubo varias subastas, por parte del Estado, que quedaron desiertas, e intentos, por parte de las Diputaciones, para poner de nuevo en marcha las obras pero no tuvieron éxito; hasta que

Tarjeta para el banquete celebrado el 20-01-1887. Reverso. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz

Tarjetón dedicado a D. Joaquín Herrán por la Orquesta El Recreo con fecha 12-06-1886. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.

en el año 1914, en que el Estado de la mano de D. Eduardo Dato, presidente del Consejo de Ministros y Diputado en Cortes por Álava y con una fórmula acordada con las Diputaciones, se ponen de nuevo en marcha las obras del Ferrocarril Vasco-Navarro con destino, esta vez hacia Vergara, no hacia Durango. Pero esto es otra historia que contaremos en un próximo capítulo. 🇺🇵

Cartel del Diario de Sesiones de las Cortes de 16-06-1891 por el que se concede a la Compañía una prórroga para la construcción del ferrocarril. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.



Primer tren de Pruebas, En la estación de Vitoria-Ciudad. El 20 de Enero de 1888. Primer aniversario del comienzo de las obras. Con la primera locomotora. La Euskalerria. Una Falcon. Foto Moreno. Firmada por Joaquín Herrán e Ignacio Carbó. Ingeniero Jefe del Ferrocarril. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.

Carta del 7-06-1894 de Jaime Borland a Joaquín Herrán. Felicitándole por la prórroga concedida por el Estado. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.

Carta del 9-02-1894 de Joaquín Herrán y Ureta a Jaime Borland. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.

D. Jorge Artola. De la Banca Artola. Socio capitalista del Ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro. Foto de La Ilustración de Álava. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.

