

1.- INTRODUCCIÓN HISTÓRICA.

En 1881, Juan J. y Joaquín Herrán, dos banqueros vitorianos, promovieron ante el Ministerio de Fomento el proyecto de una línea de ferrocarril de vía estrecha que, desde Estella, y pasando por Vitoria, llegara hasta Durango, en Bizkaia. Dicho proyecto fue sancionado por ley en 1882¹.

Así pues, este ferrocarril surgía de los intereses de un círculo financiero, que creía que el progreso económico de Álava pasaba por el desarrollo del ferrocarril en su provincia, para ponerse en comunicación con la zona costera y sus puertos.

Los trabajos, iniciados en 1887, obtuvieron sus primeros resultados el 13 de febrero del año 1889, cuando se inauguró el tramo que unía la capital alavesa con Salinas de Léniz (Leintz-Gatzaga), ya en Gipuzkoa², con 18'400 Km de longitud. Posteriormente, la mala gestión tanto de la compañía constructora como la de la explotadora las llevó a la bancarrota, y el 2 de mayo de 1897, sin haber conseguido terminar ningún otro tramo, se abandonó el servicio.

Ante estos problemas, el Estado se decidió a incautar la línea y el material fijo y móvil existente, para proseguir el servicio por un lado, y por otro con intención de cambiar el proyecto original para su posterior terminación. Estos cambios supusieron llevar la línea hasta el barrio de Los Mártires, de Bergara, en lugar de llegar a Durango³, además de acortar sustancialmente el tramo proyectado entre Vitoria y Estella (suprimiendo, incluso, un ramal entre las localidades de Arróniz y Lerín, en las cercanías de Estella), para reducir el presupuesto⁴.

En la década de 1910, una serie de acontecimientos facilitaron el despertar del tren, como por ejemplo la elección de Eduardo Dato, diputado por Araba, como presidente del gobierno, o el crecimiento del paro obrero, que hizo aumentar el interés por favorecer a las obras públicas, ya que absorbían una gran masa de mano de obra. Así, se pactó la terminación de las obras, y el 3 de septiembre de 1919 se inauguró el recorrido desde Vitoria a Bergara.

Más tarde, en 1923, se terminó un ramal entre la estación de San Prudencio, cercana a Arrasate/Mondragón, y Oñate, y seguidamente se completó la construcción de la sección desde Vitoria a Estella⁵, inaugurada el 23 de septiembre de 1927 por el general Primo de Rivera, y a cargo de E.F.E. (Explotación de Ferrocarriles por el Estado), como organismo dedicado a explotar las líneas estatales.

En general, el ferrocarril funcionó bien en sus inicios, dando servicio a una población de 200.000 personas aproximadamente. El tramo Vitoria-Mecolalde mantenía un ritmo importante, fruto de la actividad industrial que se realizaba en la comarca guipuzcoana del Alto Deba, y la parte que unía a Vitoria con Estella también era bastante utilizada, sobre todo por el transporte de los productos de la zona (remolacha azucarera, cereales, etc.) y de material de construcción.

Sin embargo, los resultados económicos reflejaron ya desde finales de la década de 1940 un déficit continuo y creciente, que se puede explicar por dos motivos: la dura competencia que el transporte por carretera, poco desarrollado hasta la década de 1950 y que comenzó a expandirse, significó para el ferrocarril, y la falta de capacidad de adaptación de los servicios ferroviarios a la nueva coyuntura.

No obstante, y probablemente por el hecho de que la Jefatura de E.F.E. estuvo dirigida hasta 1964 por Alejandro Mendizabal Peña, el ingeniero que había construido el tramo Vitoria-Estella, el servicio del ferrocarril se mantuvo intacto hasta el año 1966, cuando se publicó un informe de F.E.V.E. (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha), nuevo organismo para gestionar los ferrocarriles de vía estrecha propiedad del Estado, en el que tras analizar las posibilidades de modernización, se hacía una recomendación sobre el futuro de la línea:

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

Antes de ejecutar esta decisión debe ofrecerse a las Diputaciones y entidades interesadas la solución de no llevarla a efecto si aportan las cantidades necesarias para enjugar los déficits.”⁶.

Ante esta posibilidad de supresión del ferrocarril Vasco-Navarro, una serie de voces se alzaron en contra de esta medida, como una asamblea de ayuntamientos alaveses, guipuzcoanos y navarros celebrada el 10 de abril de 1966:

“... ante los rumores y noticias de prensa comentando la desaparición del ferrocarril Vitoria-Estella-Micolalde se estima necesario solicitar de la Superioridad, exponiendo nuestra incertidumbre, el que no se lleve a efecto la supresión de este servicio público de transporte que tanto afectaría (...) en el normal desarrollo de toda esta amplia zona.”⁷

También las diputaciones afectadas por la medida, las de Álava, Gipuzkoa y Navarra, se mostraron en principio favorables a la continuidad del ferrocarril, aunque una serie de informes redactados por ellas mismas vinieron a demostrar que la economía del Vasco-Navarro era bastante precaria:

“Las repercusiones políticas y sociales de la desaparición del ferrocarril Vasco-Navarro, gravitarían, sin lugar a dudas, sobre las Corporaciones que nos honramos en presidir y, estamos dispuestos a realizar cuantos estudios se estimaran precisos (...) antes de que se dicte la orden de supresión.”⁸

Sin embargo, estas corporaciones provinciales no debían tener mucha confianza en este tema, puesto que en un informe que el vicepresidente de la Diputación de Navarra, D. Félix Huarte, presentó el 13 de junio, se podía leer que

“... dicho estudio nos demostrará lo que está más claro que la luz, o sea, que, porque el material del ferrocarril, su vía (...) está todo en muy mal estado. (...)

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

Ahora bien, aceptar que el Estado lo levante, sin más datos que los que facilita él mismo, parece que no es políticamente aceptable y podrían calificarnos de ligeros si así procediéramos.”⁹

Finalmente, en diciembre de 1967, desde el Ministerio de Obras Públicas se ordenó la supresión del servicio para el día 1 de enero, sin que de nada sirvieran las protestas que distintos organismos económicos, como la Cámara de Comercio e Industria de Álava o el Consejo Provincial de Empresarios de Álava, o ayuntamientos como el de Ancín (Navarra) o Arrasate (Gipuzkoa) levantaron ante las autoridades estatales (incluso ante el Jefe del Estado).

Además, distintos medios de comunicación, como los periódicos “Norte Expres”, de Vitoria, o “El Pensamiento Navarro”, de Pamplona, mostraron su disconformidad con la medida, subrayando en todo momento las graves consecuencias que tanto para la marcha de la economía como para la sociedad en general tendría la supresión.

Por su parte, las Diputaciones, avisadas ya desde el Ministerio de lo irrevocable de la decisión, se mostraron más preocupadas en paliar esas consecuencias del cierre, autorizando el servicio de viajeros por carretera, y construyendo o mejorando las carreteras por las que iba a rodar el tráfico destinado a suplir la carencia del servicio férreo.

Con todo, las protestas y peticiones no sirvieron de nada, puesto que el servicio fue efectivamente suprimido el día 1 de enero de 1968, el material de la línea subastado¹⁰, y los automotores, locomotoras y vagones repartidos por otros ferrocarriles¹¹.

2.- LAS PRIMERAS GESTIONES PARA RETOMAR LA ACTIVIDAD DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO.

Los ayuntamientos guipuzcoanos del valle del Alto Deba (Eskoriatza, Aretxabaleta, Arrasate/Mondragón, Oñati y Bergara), de forma mancomunada, y a los pocos días de suprimirse el ferrocarril, comenzaron a presionar en diferentes frentes para que no sólo no se levantara la línea, sino incluso para que el servicio férreo se retomara inmediatamente, por lo menos en el tramo que correspondía a este valle guipuzcoano.

Así, con fecha de 15 de enero de 1968, dirigieron sendas instancias al director general de Transportes Terrestres del Ministerio de Obras Públicas y al director de F.E.V.E., en las que, entre otras cosas, exponían que

“...ante los problemas sociales de índole comarcal suscitados por la supresión del citado Ferrocarril y obligados por el clima de opinión popular favorable a la continuación de este servicio público sin distinción de personas ni clases sociales, han estudiado una fórmula de explotación de este tramo Escoriaza-Mecolalde, acudiendo al llamamiento efectuado por el Ministerio de Obras Públicas para el mantenimiento del servicio por Entidades públicas o privadas de la comarca.”¹²

En esta fórmula de explotación que se menciona, y en la que también intervendrían, entre otras empresas privadas, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, S.A., se solicitaba la cesión gratuita tanto de las instalaciones fijas como del material móvil, y la readmisión de parte del personal despedido al cerrarse el ferrocarril Vasco-Navarro, como formas de comenzar la explotación, aunque con el compromiso de mejorar todas las instalaciones y el material por cuenta propia.

Además, D. Reyes Corcostegui, que ostentaba la alcaldía de Oñati, escribió a un miembro del Consejo de Administración de F.E.V.E., conocido suyo, explicándole la propuesta y pidiéndole en cierto modo su apoyo¹³.

Este movimiento a favor de la pervivencia del ferrocarril tuvo unos efectos inmediatos, puesto que el 19 de enero apareció un anuncio en el B.O.E. en el que se excluía el tramo mencionado, entre Eskoriatza y Mekolalde, de la subasta para el levante de la vía e instalaciones fijas del ferrocarril Vasco-Navarro¹⁴.

Después de esta primera victoria, seguramente más moral que efectiva, siguió un periodo de espera en las negociaciones entre los alcaldes guipuzcoanos y la Administración, debido a cambios en las personas con las que se debía hablar en el Ministerio de Obras Públicas, como queda constancia en diferentes cartas cruzadas, en marzo y abril, entre el ministro, D. Federico Silva Muñoz, y los alcaldes de Arrasate y de Oñati, que habían tomado la representación de mantener el servicio del ferrocarril¹⁵.

2.1.- Los primeros informes sobre la nueva entidad.

Mientras tanto, y con vistas a las negociaciones a celebrar, se encargó a D. José María Ormaechea, director de la Caja Laboral Popular, cuya central se localizaba en Arrasate, un informe económico sobre la posible explotación del ferrocarril por una entidad privada, y que fue entregado el 1 de mayo¹⁶.

En su primera página se explican los motivos de redacción del informe:

“...se ha procedido a recopilar la totalidad de los datos estudiados a lo largo de 1968, cuya objetiva validez ha posibilitado mantener la actitud decidida de los Ayuntamientos que, además, se sienten apoyados por las comunidades que administran, representadas sobre todo por las entidades económicas e industriales de la zona afectada.”¹⁷

A continuación se detallaban las inversiones que la nueva entidad debía hacer en el ferrocarril para que éste se encontrase en condiciones de circular, y que ascendían a unos diez millones de pesetas, y el tipo de financiación que se iba a elegir, es decir, el reparto entre los cinco municipios del valle del Alto Deba en función del número de habitantes de cada localidad. En este aspecto se aportaba la colaboración de la Caja:

“Es evidente, en todo caso, que si la puesta a punto del FF.CC. (*sic*) se lleva a cabo en un año, tal como se desea, será muy difícil que los ocho millones a que se obligan los Ayuntamientos pueda ser puesta a disposición del proyecto en periodo tan corto. Sin embargo, Caja Laboral Popular, Entidad de crédito cooperativo, ha tomado el acuerdo para adelantar la totalidad del importe a que los Ayuntamientos se comprometen, siempre que se le otorguen por las citadas corporaciones locales las suficientes garantías de su reintegro en cinco años.”¹⁸

Después de proponer incluso unos horarios de circulación, para poder enlazar en Málzaga-Eibar con la línea Bilbao-San Sebastián, de los Ferrocarriles Vascongados, y de detallar el material móvil que se iba a necesitar (y que aún permanecía almacenado en las estaciones de la línea), se terminaba con las razones que habían impulsado a los ayuntamientos de la zona a proponer esta solución al ferrocarril:

“-La insuficiencia de la comarcal Vitoria-Ondárroa hace que sea imposible que tal carretera sea sustitutiva del FF.CC. (*sic*). Esperamos la llegada de los meses estivales, en que tal pronóstico se cumpla, siendo ahora arriesgado, lento e incómodo el tránsito por esa carretera.

- Durante los meses de invierno es normal la presencia de días nevados en los que el único medio de comunicación es el ferrocarril.”¹⁹

Con este informe en la mano, los alcaldes del valle del Alto Deba volvieron a escribir al ministro de Obras Públicas, quejándose del silencio administrativo que envolvía el asunto del ferrocarril Vasco-Navarro e insistiendo en sus peticiones de retomar el servicio férreo lo antes posible:

“La propuesta elevada conjuntamente por todos los Ayuntamientos para la explotación del tramo Escoriaza-Mecolalde se atiene a la invitación difundida por la Prensa, Radio y Televisión y constituye un estudio razonado para servir con eficacia a las necesidades de la Zona. Contiene en principio todos los puntos necesarios para ser estimada. Podrá ser objeto de una puntualización, aclaración o modificación, en los extremos que se consideren necesarios; podrá ser incluso rechazada totalmente si las posiciones divergentes de las partes hicieran imposible el convenio, autorización o concesión. Pero lo que no resulta justificado en caso tan grave es el silencio de la Administración, ya que el artículo 94 de la Ley de Procedimiento Administrativo establece que el silencio administrativo no excluye el deber de la Administración de dictar una resolución expresa.”²⁰

Días más tarde, desde el Ministerio de Obras Públicas se dio el visto bueno para continuar con las negociaciones, y los Ayuntamientos, de forma conjunta con la Caja Laboral Popular y la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, S.A., redactaron un primer proyecto de colaboración, en el que se establecía el marco de relaciones que iba a regir entre el Ministerio y la nueva entidad a crear para gestionar el servicio férreo del tramo que se pretendía recuperar.

Este anteproyecto, basado tanto en el informe redactado por la Caja Laboral Popular como en datos recopilados en el Ministerio de Obras Públicas, hacía basar las posibilidades de vida del ferrocarril en el aumento de demanda que iba a tener en función de la vida económico y social de la comarca del Alto Deba, en continuo crecimiento según los alcaldes:

“La vitalidad de los municipios afectados, con el crecimiento industrial y cultural que se acaba de exponer, ha creado varios centros de enseñanza que superan cada uno los 1.000 alumnos, especializados de tal modo que forzosamente han de contar con los medios de transporte colectivos para la asistencia a clase. Igual cabe decir de los centros de trabajo, ya que también son varias las factorías cuyo censo de obreros supera las 1.000 unidades, y que, a mayor abundamiento, dispone de apeaderos en el interior de las mismas fábricas.

Nuevos estudios y proyectos de tipo mancomunado, tales como la central lechera, matadero frigorífico intermunicipal, etc. etc. tienden a establecer una interrelación todavía más fuerte en la comarca, por lo que un ferrocarril que se halla muy cerca de las 400.000 unidades de tráfico necesarias para su mantenimiento por su rentabilidad social (...) está en las mejores condiciones para ser modernizado, sobre todo si una acción combinada entre el Estado y las Corporaciones Locales consigue un control austero de la explotación y un interés recíproco en la reducción de los déficits.”²¹

Con este anteproyecto en la mano, una comisión formada por D. Reyes Corcostegui, alcalde de Oñati, D. Juan Santos López, secretario del Ayuntamiento de Arrasate, D. José Antonio Guerricabeitia, director de los Ferrocarriles Vascongados, y D. José María Ormaechea, director de la Caja Laboral Popular, acudió el 3 de julio a Madrid, a la sede del Ministerio de Obras Públicas, para entrevistarse con D. Manuel Roa, presidente del Consejo de Administración de F.E.V.E., como interlocutor delegado por el ministro.

La entrevista, que según los comisionados transcurrió dentro de un ambiente de optimismo, sirvió para que D. Manuel Roa incorporase al anteproyecto de los Ayuntamientos algunos elementos fundamentales al entender de F.E.V.E., y que harían que desde el Estado no se pusieran pegos en el convenio que se intentaba firmar para la reanudación del servicio del ferrocarril Vasco-Navarro.

Así, junto con una mayor especificidad del desembolso que cada entidad o corporación participante en la nueva empresa debería hacer, se solicitaba, entre otras cosas, lo siguiente:

“Para llevar a cabo este acuerdo definitivo es preciso:

1º.- Que se reforme el anteproyecto de propuesta preparado al 31.5.1968 y se envíe a Madrid hacia el día 11 del mes de julio.

2º.- Llegar a un acuerdo definitivo con la Cía. de los Ferrocarriles Vascongados para conocer cuáles van a ser las proporciones en que los Ayuntamientos – con las colaboraciones de la comunidad, Diputaciones, Entidades Industriales y Económicas que fueran precisas -, y los Ferrocarriles Vascongados, contribuirían a sufragar los déficits que eventualmente se produzcan en las explotaciones del ferrocarril.

3º.- Llevar a cabo el próximo martes día 9 la aprobación en los Plenos de los Ayuntamientos del proyecto definitivo que será sometido al Ministerio de Obras Públicas.

4º.- Conseguir definitivamente del Ministerio de Obras Públicas la propuesta concreta y decidida, para la resolución o cancelación definitiva, del repetido asunto del ferrocarril VASCONGADO”²²

2.2.- El Proyecto de Colaboración de julio de 1968.

Rápidamente, las entidades interesadas se pusieron a trabajar, y para el día 10 de julio se tuvo preparado el proyecto de colaboración con el Ministerio, con las modificaciones que D Manuel Roa había recomendado hacer.

Este proyecto comienza con un estudio económico sobre las posibilidades reales de mantenimiento del servicio ferroviario en el tramo que se pretendía recuperar, puesto que se admite la viabilidad como causa principal de la reanudación del ferrocarril:

“Es indiscutible que la decisión oficial sobre la permanencia o definitivo levantamiento de la instalación fija del Vasco-Navarro (Escoriaza-Mecolalde-San Prudencio-Oñate) depende en parte de los resultados económicos que las expectativas de su explotación futura ofrezcan.”²³

Así, partiendo de los datos que el Sr. Roa, de F.E.V.E., les había entregado en mayo, y teniendo en cuenta los números que el ferrocarril Vasco-Navarro tenía antes de su supresión, se hicieron una serie de cálculos sobre el uso del servicio a cargo de viajeros y de mercancías que tendría al volver a ponerse en funcionamiento, resultando los mismos deficitarios, contando con un aumento de las tarifas y descontando las inversiones necesarias para poner el ferrocarril en condiciones.

“Sin que nos parezca único el planteamiento realizado se puede establecer que autorizada la mejora de tarifas de tráfico, prevista en el punto 2.1.2, el déficit teórico anual estaría en torno a los 3 millones de pesetas.

En cuanto a las inversiones en el establecimiento de las condiciones normales de funcionamiento, los estudios realizados coinciden en evaluarlas en 22 millones, aproximadamente, que es, por tanto, la cifra que se debe considerar.”²⁴

A continuación se enumeran una serie de razones que indican que el servicio ferroviario va a ser más usado en un futuro cercano y que, por lo tanto, su déficit tendería a desaparecer, como un crecimiento de la población anual en la comarca en torno al 4% (unas 2.000 personas más al año):

“En definitiva, se trata de un ferrocarril situado entre los mejores de su clase y con unas perspectivas de futuro que no pueden desconocerse. Dadas las unidades de tráfico actuales, bastaría que éstas se elevaran en un 40% para neutralizar el déficit estudiado, lo cual puede alcanzarse con una buena tasa de crecimiento en su utilización, por medio de una acción estimulante sobre Colegios, Empresas y comunidad en general.”²⁵

Además, se trata de desmentir la idea de que las carreteras existentes pueden absorber el tráfico que el suprimido ferrocarril ha dejado:

“En principio, la argumentación de los expertos de ferrocarriles parece sencilla, pues se trata de sustituir un tráfico de diez millones de unidades que circulaban por una línea férrea de veintisiete kilómetros paralela a la cual debe existir una carretera. Todo consiste en lanzar a dicha hipotética carretera unos cuantos camiones y autobuses equivalentes a dichos diez millones de unidades de tráfico.

(...) Pues parece evidente que si se demuestra que no existe tal carretera, o que la existente está congestionada, o no reúne las condiciones mínimas de seguridad vial o que la sociedad ha de soportar graves cargas sociales, incluso en vidas humanas y un déficit económico superior al que resultaría en la explotación ferroviaria, la pretendida sustitución se convertiría en un acto gratuito carente de toda justicia.”²⁶

Para ello, se muestra una imagen casi catastrófica de las dos carreteras de la comarca, la comarcal entre Ondarroa y Vitoria, y la provincial que desde Urretxu llegaba a Bergara después de pasar por Legazpi y Oñati:

“Sus innumerables puentes, pasos difíciles y obstáculos superan todo lo imaginable. Sus curvas son tan increíbles que alguna es inferior a los cuatro metros de radio. Su firme y pavimento son desastrosos, produciéndose constantemente hundimientos y ofreciendo el lamentable aspecto de innumerables baches y socavones.

Esta es la descripción más benévola que puede hacerse de la vía que pretende sustituir al ferrocarril y servir al tráfico de una zona industrial de 55.000 habitantes, con una tasa de crecimiento del 4% anual acumulativo.”²⁷

Finalmente, se describían los términos según los cuales el Estado y la nueva entidad, surgida de la cooperación de distintos ayuntamientos y empresas privadas de la comarca del Alto Deba y denominada C.A.F.E.M.S.A. (Compañía Arrendataria del Ferrocarril Escoriaza Micolalde, S.A.)²⁸, deberían regirse, según el siguiente contrato:

“1.- F.E.V.E. cede en arrendamiento a C.A.F.E.M.S.A. el establecimiento del tramo Escoriaza-Mecolalde y ramal de Oñate, de la antigua línea del ferrocarril Vasco-Navarro para su explotación por esta última entidad en concepto de arrendataria de F.E.V.E..

2.- El TRAMO comprende desde la estación de Escoriaza, inclusive, hasta el final de la línea de Vitoria a Mecolalde, en el punto que enlaza con la línea de la Cía. de los FERROCARRILES VASCONGADOS, y el ramal de San Prudencio a Oñate, todo ello del FERROCARRIL VASCO-NAVARRO, que ha sido explotado a cargo del Estado por medio de F.E.V.E.

3.- Dentro del plazo de diez días a contar desde el que se firme este contrato, F.E.V.E. entregará a la compañía arrendataria para su uso a los fines expresados en este acuerdo, previas las formalidades pertinentes, las instalaciones comprendidas en el TRAMO arrendado.

4.- Los terrenos, obras, edificios, instalaciones, material fijo y móvil y todos los elementos del establecimiento en su conjunto devengarán a favor de F.E.V.E. una renta o precio de alquiler anual de 1.000 pesetas.

5.- Previamente a la explotación del servicio en toda su plenitud por la compañía arrendataria se efectuará la puesta a punto y modernización de las instalaciones a cargo exclusivo de F.E.V.E. por un importe aproximado de 22 millones de pesetas (...)

(...)

8.- La compañía arrendataria, por sí o por terceras personas o entidades, explotará por su cuenta y riesgo el tramo especificado con carácter de servicio público, como tal sometido a las disposiciones que rigen los transportes ferroviarios. A estos efectos realizará los servicios de transporte que como mínimo figuran en el estudio efectuado conjuntamente con este proyecto de contrato y recibirá para la realización de los mismos el material móvil que igualmente se especifica en dicho estudio.”²⁹

2.3.- La reacción de la Administración.

Según nos consta en la documentación, esta propuesta de colaboración fue bien recibida, aunque no dejaron de ponérsele algunas objeciones. En efecto, el 20 de julio de 1968, el presidente de F.E.V.E. le escribió al ministro de Obras Públicas sobre el informe, dándole el visto bueno en principio:

“1º.- Es admisible intentar la reanudación del servicio ferroviario de este ramal, unificando su explotación con la de los Ferrocarriles Vascongados.

2º.- Son pertinentes las nuevas tarifas que se proponen, ya que sus niveles son prudentes.

3º.- El déficit previsible, en los 10 años del estudio económico que se incluye en la propuesta, no será inferior a 38.285.000 Ptas., a precios constantes, y 28.091.000 Ptas. será su valor actual.

4º.- Es aceptable, aunque quizás no de fácil viabilidad el compromiso de las Entidades solicitantes de saldar el déficit; es decir de hacer la explotación del ramal a cuenta y riesgo de las mismas, pero ha de llamarse la atención sobre la extraordinaria singularidad de constituir una sociedad anónima con capital social inferior a la subvención previsible que tendrá que hacer efectiva anualmente.”³⁰

Sin embargo, también se mencionaban una serie de modificaciones que sería conveniente hacer en la propuesta de colaboración:

“7º.- Encontramos que puede tener justificación la ayuda del Estado para la renovación del ramal, si bien no es lo pensado y ofrecido con carácter general.

La ayuda para modernización sentaría un precedente que impediría la política de levante en curso incorporada a los planes de desarrollo económico y social de España.

Podría, a lo sumo, facilitarse créditos a la nueva Entidad para atender a estas obligaciones y como fórmula de máxima colaboración podría llegarse a la de “mitad, mitad”, en la que el Estado concedería la mitad de la primera inversión que se hiciera, en concepto de para recuperación de atrasos de conservación y la nueva Entidad cargaría con la otra mitad en concepto de modernización y por una sola vez.”³¹

Finalmente, por parte del presidente de F.E.V.E. se dejaba clara cuál habría de ser la postura oficial del Ministerio de Obras Públicas en posteriores casos, te tipo similar:

“9º.- No parecen posibles para FEVE actuaciones de este tipo dentro de las atribuciones que tiene conferidas; al menos, según el criterio que han sustentado determinados Organismos de la Administración en otros casos similares; mejor dicho, menos complejos y de menos trascendencia.

10º.- En cambio sí se advierte posible para la Administración Central la concesión temporal, del tramo y de su explotación, en las condiciones que se fijen, sin necesidad de disposición de rango de ley, dado que no han de imponerse expropiaciones forzosas, ni, consecuentemente, han de exigirse las previas declaraciones de utilidad pública y necesidad de ocupación.”³²

Ante este informe, el ministro dio orden de seguir negociando con las entidades de la comarca del valle del Deba, hasta alcanzar una situación aceptable para la Administración³³, y así se comunicó la decisión al director de los Ferrocarriles Vascongados³⁴.

Por su parte, los Ayuntamientos interesados, después de ser informados por D. José Antonio Guerricabeitia, volvieron a insistir ante la Administración estatal, con una nueva petición ante el ministro de Obras Públicas que lleva fecha de 9 de agosto de 1968. En ella se insistió en el hecho de que la nueva empresa quería y debía ser independiente de los Ferrocarriles Vascongados, a pesar del criterio del ministerio en ese sentido:

“...la Comarca está interesada en un medio de comunicación y transporte que solucione sus problemas de concentración demográfica y de insuficiencia circulatoria, los cuales pueden no coincidir siempre con los deseos y planes de Ferrocarriles Vascongados.

En cambio, según puede observarse en las normas aprobadas para la constitución de la nueva sociedad explotadora C.A.F.E.M.S.A., la dirección técnica y la explotación a nivel exclusivamente ferroviario se dejan en manos de la “Compañía de Ferrocarriles Vascongados, S.A.”.”³⁵

Otro de los puntos de clara oposición a la posición del ministerio de Obras Públicas fue el que hacía referencia al acondicionamiento del tramo del ferrocarril antes de iniciarse la explotación de la nueva entidad, como se puede leer en el siguiente párrafo:

“Los Ayuntamientos siguen insistiendo en que este tramo ferroviario DEBE SER REPARADO Y MODERNIZADO TOTALMENTE A CARGO DEL ESTADO.

Es cierto que esta fórmula económica sentará un precedente, pero no es menos cierto que cualquier otro tramo ferroviario que reúna (*sic*) las mismas características tiene también derecho a ser puesto en condiciones de funcionar y de prestar servicio lo mismo que el de Escoriaza a Mecolalde. Y de hecho existen ya precedentes, cuyo nombramiento huelga por ser de dominio público.”³⁶

Después de insistir en las razones, tanto económicas como sociales, que hacían posible y viable la puesta en servicio del tramo del ferrocarril Vasco-Navarro por el que se estaba negociando, los Ayuntamientos se quejaban de la falta de interés del ministerio, en la búsqueda de rentabilidad que se estaba haciendo por parte de la nueva empresa:

“En cuanto a concretar cual sea el material móvil “estrictamente necesario” para la explotación del tramo, los Ayuntamientos no tienen inconveniente en que efectúe una peritación de los servicios a realizar para una explotación racional.

Pero debemos insistir una vez más en que resultaría un contrasentido pretender que la explotación no tenga déficit si se le niega el material necesario para transportar las unidades de tráfico suficientes para hacerlo rentable, tanto social como económicamente.

Por otra parte, debe llamarse la atención sobre el hecho de que el escaso material móvil que estaba en condiciones de funcionar está siendo llevado a otras líneas, con lo cual va a resultar la modernización o mejora de algún otro ferrocarril en perjuicio de la reanudación del servicio en este tramo.”³⁷

Finalmente, a la hora de decidir sobre la fórmula para llevar adelante la reanudación del servicio ferroviario, se pusieron a las órdenes del Ministerio de Obras Públicas, en función de lo que éste estimara más conveniente:

“En cuanto a la fórmula de arrendamiento o concesión temporal, los Ayuntamientos no tienen preferencia por ninguna de ellas. Si se pensó en el arrendamiento, fué (*sic*) siguiendo estrictamente las indicaciones de F.E.V.E., ya que parece ser que con dicha fórmula se evitaban los inconvenientes burocráticos dilatorios, y con una simple Orden Ministerial se concertaba la operación.

En este aspecto los Ayuntamientos se someten de buen grado a la fórmula que los servicios jurídicos del Ministerio consideren más acertada.”³⁸

Con este escrito, las corporaciones y entidades interesadas en llevar adelante el proyecto quedaron a la espera de noticias del Ministerio de Obras Públicas, con la respuesta que éste pudiera dar, pero pasaron los meses sin que este organismo diera muestras de interés por resolver la cuestión del ferrocarril Vasco-Navarro. El día 14 de noviembre de 1968, es decir, tres meses después de su última carta al ministro, los ayuntamientos del valle del Alto Deba remitieron una nueva exposición:

“Los que suscriben, Alcaldes y Ayuntamientos en pleno de los Municipios Guipuzcoanos de Vergara, Mondragón, Oñate, Arechavaleta y Escoriaza, a V.E., acuden y como mejor procede

EXPONEN

Que no habiéndose dictado hasta el presente resolución ministerial alguna conducente a dar satisfacción a las legítimas necesidades de los habitantes de estos Municipios, en relación con el cierre de la explotación del Ferrocarril Vasco-Navarro, a pesar de las razones reiteradamente expuestas al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, obligados por la inquietud social unánimemente (*sic*) manifestada por la opinión pública; en defensa de los intereses consagrados a las Corporaciones Locales y en descargo de todas las actuaciones municipales efectuadas hasta el presente; se ven precisados recurrir en queja ante V.E.”³⁹

En un breve resumen de lo que ha sido la negociación con el Estado, tanto con F.E.V.E. como el Ministerio de Obras Públicas, para la consecución de un proyecto de colaboración que pusiera de nuevo en marcha el ferrocarril Vasco-Navarro, en su tramo guipuzcoano entre Eskoriatza y Mekolalde, incorporando incluso a la exposición los diferentes documentos y cartas cruzados entre las corporaciones interesadas y la Administración, éstas hacían un listado de todas sus quejas:

“Los expresados Ayuntamientos comenzaron a denunciar desde el año 1.966 la desastrosa explotación de que estaba siendo objeto el Ferrocarril Vasco-Navarro, cuyo abandono de la infraestructura y empobrecimiento del servicio conducían a una degeneración irreversible de la Línea Férrea.

La Administración, que ignoró sistemáticamente los escritos de las Corporaciones Locales afectadas, acabó cerrando el Ferrocarril el día 1 de Enero de 1.968, precisamente por ser intolerables las condiciones del establecimiento que la propia Administración había arruinado.

Antes de que esto sucediera, el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas había proclamado solemnemente por todos los medios de difusión que no se cerraría ningún Ferrocarril sin proponer antes a las Corporaciones Locales las fórmulas adecuadas de colaboración, incluso aunque el Ferrocarril fuera claramente deficitario.

Pero, ni se comunicó nada a las Corporaciones Municipales, ni se les concedió audiencia, ni se les permitió el acceso a los documentos relacionados con la Línea Férrea, ni se les contestó a la propuesta de colaboración que dirigieron al Ministerio el día 15 de Enero de 1.968, ni a los reiterados escritos que siguieron a la misma, excepto la Casa Civil de se Excelencia que acusó recibo.”⁴⁰

Más adelante, después de admitir que, finalmente, la Administración entró en tratos con los Ayuntamientos afectados, se acusaba a F.E.V.E. y al Ministerio de no actuar de buena fe:

“El día 3 de Julio de 1.968, el Ilmo. Sr. Presidente del Consejo de Administración de F.E.V.E. recibió en Madrid a la Comisión representativa de los Municipios, con objeto de exponer la postura ministerial sobre el Anteproyecto de Colaboración presentado por los Ayuntamientos y sugerir la forma en que debería redactarse la propuesta definitiva de 31 de Mayo de 1.968.

(...)

Aunque la postura ministerial era dura y difícil de aceptar para los Ayuntamientos, ya que suponía destinar un ocho por ciento de los presupuestos anuales a sufragar los déficits previsibles, los Ayuntamientos aceptaron íntegramente las condiciones propuestas y el día 10 de Julio de 1.968 presentaron el Proyecto de Colaboración, ya reformado según las instrucciones recibidas en la reunión citada, en el cual se contenía el modelo de contrato a formalizar entre F.E.V.E. y los Ayuntamientos.

Desde el día 10 de Julio hasta la fecha, cuatro meses después, los Ayuntamientos no han recibido resolución alguna del Ministerio.

Pero mientras esperan todavía confiados el aviso para formalizar el contrato, el Presidente de F.E.V.E. por medio de terceras personas, ha hecho llegar a conocimiento de los Municipios dos documentos oficiales en los que se omiten los antecedentes y acuerdos anteriormente establecidos.

Según el contenido de estos documentos, el Estado no va a poner a punto las instalaciones de la Línea Férrea, ni va a facilitar los elementos solicitados por los Ayuntamientos, ni va a otorgar a estos el trato prometido, convirtiendo la colaboración ya iniciada en infundada desconfianza y en exigencia de sorprendentes garantías.”⁴¹

Finalmente, los Ayuntamientos se despedían, reiterando una vez más su disposición para la negociación, en los términos que hasta ese momento se habían mantenido:

“Por todo lo expuesto, los Ayuntamientos aquí representados tienen el honor de hacer constar a V.E. que mantienen su postura y su ofrecimiento en los términos reiteradamente expuestos en su postura de colaboración.

Al mismo tiempo desean expresar a V.E. su total disconformidad con el trato recibido, y satisfacer los derechos de los administrados en orden a recibir información fehaciente (*sic*) de la actuación pública de los Municipios en este asunto.

Finalmente solicitan de V.E. la resolución definitiva de este problema que se está agravando precisamente en una zona donde las inquietudes sociales se manifiestan con mayor impaciencia, debido a la madurez y al alto nivel alcanzado en todos los aspectos.”⁴²

Sin embargo, según los archivos consultados, no llegó ninguna respuesta desde la Administración estatal, ni en sentido negativo ni en positivo, y los ayuntamientos de la comarca guipuzcoana del Alto Deba debieran cesar en sus intentos de reanudar el servicio del ferrocarril Vasco-Navarro.

Lo cierto es que la unidad que habían mantenido hasta ese momento se rompió, y cada una de las corporaciones se dedicó por su cuenta y riesgo a intentar adquirir los terrenos que habían pertenecido al ferrocarril, tarea en la que todos tardaron unos cuatro años, según los archivos municipales respectivos, pero que esta vez sí consiguieron

3.- ACTITUD DE LA PRENSA.

La actitud de los diferentes medios de comunicación escritos que se publicaban en Gipuzkoa en 1968 fue de seguimiento inicial a la propuesta y a las negociaciones, aunque abandonando poco a poco el interés por el asunto. También se siguió en los primeros momentos, aunque finalmente fue siendo dejada poco a poco de lado, la situación en la que se quedaron los trabajadores del suprimido ferrocarril Vasco-Navarro, sobre todo en su tramo guipuzcoano.

De los cuatro periódicos existentes en aquel año, los que más trataron el asunto del ferrocarril Vasco-Navarro, es decir, las dos cuestiones planteadas en el párrafo anterior, fueron “El Diario Vasco”, que todavía hoy en día se sigue publicando, y “La Voz de España”. Muy por detrás, en el número de noticias, se situaron los periódicos “Unidad” y “Hoja del Lunes”.

En principio, ninguno de estos cuatro medios de prensa adoptó una postura realmente beligerante contra la Administración y a favor de la iniciativa de los ayuntamientos del Valle del Deba.

Sin embargo, sí que es cierto que en sus artículos sobre la supresión del ferrocarril quedaba claramente representada la mala situación que, en materia de vías de comunicación, se encontraba la comarca afectada, exigiendo a su vez respuestas inmediatas.

Tal vez en este punto llevara la delantera el segundo periódico mencionado, “La Voz de España”, que se preocupó en seguir el curso de las negociaciones en sus primeros meses, mientras que “El Diario Vasco”, anunciado como el más vendido de toda la provincia, se centró más en la situación laboral de los obreros y los llamados “productores” del ferrocarril, muchos de los cuales llevaron a juicio al organismo F.E.V.E., de quien dependían, por entender que las indemnizaciones por despido eran más reducidas de lo que debían ser.

De todos modos, y a partir del mes de junio de 1968, las noticias sobre el ferrocarril, tanto de las negociaciones para retomar la actividad como de los procesos de despido y/o jubilación de sus obreros, desaparecen de todos los periódicos, hasta el punto de encontrarse sólo una referencia a un juicio por indemnizaciones reducidas en caso del despido de varios de sus trabajadores.

En el siguiente cuadro se puede observar el seguimiento que en cada periódico se dio a este asunto, con el número de noticias de cada uno y el porcentaje que representa sobre el total:

Nombre periódico	Número noticias	Porcentaje
El Diario Vasco	22	41.50
La Voz de España	21	39.62
Unidad	8	15.09
Hoja del Lunes	2	3.77
Total	53	99.99

Fuente: Biblioteca Municipal Koldo Mitxelena de Donostia-San Sebastián.

También parece interesante observar la distribución temporal de esas noticias, es decir, en qué meses fueron publicadas:

Nombre	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Resto 1968
El Diario Vasco	13	3	1	2	2	1
Voz de España	13	3	1	1	3	0
Unidad	5	0	0	2	1	0
Hoja del Lunes	1	1	0	0	0	0
Total	32	7	2	5	6	1

Fuente: Biblioteca Municipal Koldo Mitxelena de Donostia-San Sebastián.

4.- CONCLUSIONES

Las conclusiones que se pueden sacar del tema que ha motivado la presente comunicación deben de ser forzosamente negativas, empezando por la supresión de un medio de transporte que, a lo largo de sus 140 kms. de recorrido, unía las provincias de Navarra, Álava y Gipuzkoa, y terminando en el fracaso de los intentos de los ayuntamientos de Eskoriatza, Aretxabaleta, Arrasate, Oñati y Bergara por poner de nuevo en marcha el servicio ferroviario, que chocaron con la desidia de la Administración estatal.

Podríamos dejar de lado la cuestión de si la carretera que discurría por el valle del Deba, en aquellos años, podía absorber el tráfico que el suprimido ferrocarril abandonó, cosa que no deja de tener su importancia, puesto que estamos hablando de la posibilidad de dejar incomunicada una comarca altamente industrializada desde inicios de la década de los 60, como pionera del movimiento cooperativista en el país Vasco y en el resto del Estado (no olvidemos que Arrasate/Mondragón fue y es la sede de Mondragón Corporación Cooperativa, la mayor a nivel estatal).

Lo que más llama la atención es la actitud de la Administración, representada en este caso por el Ministerio de Obras Públicas y por F.E.V.E. (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha). Cuando se suprimió el ferrocarril, algo que se opinaba había que hacer a toda costa viendo el importante déficit que tenía, se adoptó una postura paternal, ofreciendo su colaboración a aquellas entidades interesadas en proseguir con la explotación.

Una vez que surgió un colectivo de ayuntamientos y empresas privadas, interesadas en reanudar el servicio ferroviario, la Administración se dedicó a poner una pega detrás de otra, ralentizando las negociaciones hasta el punto de exasperar a los participantes en la nueva entidad a crear, y cuando todo parecía finalmente ya decidido y negociado, echó marcha atrás en sus posturas y dio la callada por respuesta a las nuevas peticiones de diálogo, hasta que el proyecto fue enterrado definitivamente.

Realmente, no tiene mucha explicación la actitud adoptada por el Estado en esta cuestión, aunque personalmente me inclino por una absoluta falta de interés por todos aquellos proyectos o medidas no directamente impulsados desde los organismos estatales.

No es cuestión de hacer “historia ficción”, ni parece fácil intentar analizar las posibles repercusiones que para la comarca guipuzcoana del Alto Deba hubiese tenido la reanudación del servicio ferroviario como se intentaba, pero desde luego hay que admitir que la iniciativa de las corporaciones locales de la zona fue, como mínimo interesante, pues se trataba de dar respuesta a un importante problema de comunicaciones que se planteaba, y que aún hoy no se ha solucionado, aunque la autopista Vitoria-Eibar, en construcción, parece que lo hará.

También ha de tenerse en cuenta de los apoyos con los que contó la iniciativa, todos ellos de la misma comarca guipuzcoana o sus inmediaciones. Por ejemplo, la participación de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, S.A. hacía seguro su asesoramiento técnico en materia ferroviaria, y la Caja Laboral Popular, sin ser una gran entidad de crédito como lo es hoy en día, estaba en disposición de proporcionar los recursos financieros necesarios para solventar las posibles dificultades que se crearan (aunque, desde luego, no de forma gratuita).

Finalmente, y aunque no se recogen más nombres de empresas participantes, hay que deducir que las grandes fábricas de la zona se hubiesen visto muy beneficiadas por el mantenimiento del ferrocarril, como por ejemplo Altos Hornos de Bergara, que contaba con un apartadero particular para recibir material por ferrocarril.

Cabe concluir, por tanto, que por parte de una Administración central dejada y sin interés, en nuestra opinión, se dejó pasar una magnífica oportunidad de haber proseguido la explotación de un ferrocarril muy útil, para una comarca que lo necesitaba entonces, y ahora más todavía.

5.- NOTAS.

¹ Ley de 9 de junio de 1882, publicada en la *Gaceta de Madrid* del 13 de junio de 1882.

² Real Orden de 13 de Febrero de 1889.

³ Ley de 16 de julio de 1891, publicada en la *Gaceta de Madrid* del 18 de julio de 1891.

⁴ AGUINAGA, Ramón (1940), *F.C. de Estella-Vitoria-Los Mártires. Antecedentes, datos, planos*, Vitoria, Imprenta Provincial, pp. 4-6.

⁵ Ley de 5 de marzo de 1920, publicada en la *Gaceta de Madrid* de 6 de Marzo de 1920.

⁶ *Estudio económico de las líneas dependientes de Ferrocarriles de Vía Estrecha (F.E.V.E.)*, Madrid, Consejo Superior de Transportes Terrestres, 1966, p. 86.

⁷ *Acta de la Asamblea en defensa del ferrocarril Vasco-Navarro*, Estella, 10 de abril de 1966, p. 1. Archivo Municipal de Vitoria (A.M.V.), signatura **02/16/26**.

⁸ *Informe sobre el ferrocarril Vasco-Navarro, elaborado por los Presidentes de las Excmas. Diputaciones de Navarra, Guipúzcoa y Alava*, Junio de 1967, p. 1. Museo Vasco del ferrocarril (M.V.F.).

⁹ Archivo Administrativo de Navarra (A.A.N.). Sección 01.01.04.02 (Comisiones a Madrid), Caja 2326.

¹⁰ En el B.O.E. se publicaron sendas subastas, para el material de tracción y móvil el 3 de enero (nº 3, p. 154), y para la vía e instalaciones fijas el día 6 (nº 6, p. 301).

¹¹ OLAIZOLA ELORDI, J.J., “La tracción eléctrica en el ferrocarril Vasco-Navarro”, en *ASVAFER*, nº 39 (ene.-abr. 1997), pp. 18-23, Valladolid.

¹² Exposición al Sr. Director General de Transportes terrestres, de 15 de enero de 1968. Archivo privado de Reyes Corcostegui.

¹³ Carta de D. Reyes Corcostegui, alcalde de Oñati, a D. Pascual Lorenzo Ochando, Vicepresidente del Consejo de Administración de F.E.V.E., de 18 de enero de 1968. Archivo privado de R. Corcostegui.

¹⁴ B.O.E. nº 17, pp. 801-802.

¹⁵ Correspondencia localizada en el Archivo Municipal de Arrasate/Mondragón (A.M.Ar.), y en el archivo particular de Reyes Corcostegui.

¹⁶ *Ferrocarril Vasco-Navarro. Tramos Escoriaza-Mecolalde y Oñate-San Prudencio. Datos técnico-económicos estudiados ante la posibilidad de que pase a ser explotado por una entidad privada*, Mondragón, mayo de 1968. A.M.Ar., signatura 1120/2.6.2 (Supresión ferrocarril Vasco-Navarro).

¹⁷ *Ferrocarril Vasco-Navarro. Tramos...*, op. cit., p. 1.

¹⁸ *Ferrocarril Vasco-Navarro. Tramos...*, op. cit., p. 3.

¹⁹ *Ferrocarril Vasco-Navarro. Tramos...*, op. cit., p. 10.

²⁰ Carta de los Ayuntamientos de Eskoriatza, Aretxabaleta, Arrasate, Oñati y Bergara al ministro de Obras Públicas, de 2 de mayo de 1968. A.M.Ar., Supresión ferrocarril Vasco-Navarro.

²¹ Anteproyecto de Propuesta de Colaboración que los Ayuntamientos de Vergara, Oñate, Mondragón, Arechavaleta y Escoriaza elevan al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas sobre reanudación del servicio ferroviario en el tramo Escoriaza-Oñate-Mecolalde del suprimido ferrocarril Vasco-Navarro, de 31 de mayo de 1968, p. 27. A.M.Ar., Supresión ferrocarril Vasco-Navarro.

²² Informe de la entrevista mantenida con el presidente del consejo de Administración de “F.E.V.E.”, Iltmo. Sr. D. Manuel Roa, de 3 de julio de 1968, p. 5. A.M.Ar., Supresión ferrocarril Vasco-Navarro.

²³ Proyecto de Propuesta de Colaboración que los Ayuntamientos de Vergara, Oñate, Mondragón, Arechavaleta y Escoriaza elevan al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas sobre reanudación del servicio ferroviario en el tramo Escoriaza-Oñate-Mecolalde del suprimido ferrocarril Vasco-Navarro, de 10 de julio de 1968, p. 2. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril (M.V.F.), en Azpeitia (Gipuzkoa).

²⁴ Proyecto de Propuesta de Colaboración ..., op. cit., p. 12. M.V.F..

²⁵ Proyecto de Propuesta de Colaboración ..., op. cit., p. 18. M.V.F..

²⁶ Proyecto de Propuesta de Colaboración ..., op. cit., p. 19. M.V.F..

²⁷ Proyecto de Propuesta de Colaboración ..., op. cit., p. 20. M.V.F..

²⁸ Proyecto de Propuesta de Colaboración ..., op. cit., p. 28. M.V.F..

²⁹ Proyecto de Propuesta de Colaboración ..., op. cit., pp. 30-31. M.V.F..

³⁰ Informe de D. Carlos Roa, presidente de F.E.V.E. a D. Federico Silva, ministro de Obras Públicas, de 20 de julio de 1968, p. 1. A.M.Ar..

³¹ Informe del presidente de F.E.V.E. al ministro de Obras Públicas, de 20 de julio de 1968, p. 2. A.M.Ar..

³² Informe del presidente de F.E.V.E. al ministro ..., op cit, p. 2. A.M.Ar..

³³ Carta del ministro de Obras Públicas al presidente de F.E.V.E., de 26 de julio de 1968. A.M.Ar..

³⁴ Carta de D. Carlos Roa, presidente de F.E.V.E., al director de los Ferrocarriles Vascongados, D. José Antonio Guerricabeitia, de 27 de julio de 1968. A.M.Ar..

³⁵ Exposición de los Ayuntamientos del valle del Alto Deba al ministro de Obras Públicas, de 9 de agosto de 1968, p. 1. A.M.Ar..

³⁶ Exposición de los Ayuntamientos ..., de 9 de agosto de 1968, op. cit, p. 2. A.M.Ar..

³⁷ Exposición de los Ayuntamientos ..., de 9 de agosto de 1968, op. cit., p.3. A.M.Ar..

³⁸ Exposición de los Ayuntamientos ..., de 9 de agosto de 1968, op. cit., pp. 3-4. A.M.Ar..

³⁹ Exposición de los Ayuntamientos del valle del Alto Deba al vicepresidente del Gobierno, de 14 de noviembre de 1968, p. 1. A.M.Ar..

⁴⁰ Exposición de los Ayuntamientos..., de 14 de noviembre de 1968, op. cit., p. 1. A.M.Ar..

⁴¹ Exposición de los Ayuntamientos..., de 14 de noviembre de 1968, op. cit., pp. 2-3. A.M.Ar..

⁴² Exposición de los Ayuntamientos..., de 14 de noviembre de 1968, op. cit., p. 4. A.M.Ar..

6.- BIBLIOGRAFÍA.

- AGUINAGA, Ramón (1910), *F.C. de Estella-Vitoria-Los Mártires. Antecedentes, datos, planos*, Vitoria, Imprenta Provincial de Alava.
- ARANGUREN, Javier (1992), *Automotores españoles (1906-1991)*, Madrid, Ed. del autor.
- ARTOLA, Miguel, ed. (1978), *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*, 2 vols., Madrid, Servicio de Publicaciones del Banco de España.

- BIESCAS, José Antonio, “Estructuras y coyunturas económicas”, en TUÑÓN DE LARA, Manuel, dir. (1980), *Historia de España, T. 10* (España bajo la dictadura franquista (1939-1975))*, Barcelona, Editorial Labor, S.A., pp. 19-164.
- CARR, Raymond (1992), *España 1808-1975*, Barcelona, Editorial Ariel.
- COMIN COMIN, Francisco, ET ALII (1998), *150 Años de historia de los ferrocarriles españoles*, 2 vols., Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- *Estudio económico de las líneas dependientes de Ferrocarriles de Vía Estrecha (F.E.V.E.)*, Madrid, Consejo Superior de Transportes Terrestres (Secretaría General) del Ministerio de Obras Públicas, 1966.
- GONZALEZ ENCISO, Agustín, y VAZQUEZ DE PRADA, Valentín, eds. (1994), *Historia de las vías de comunicación terrestres en Navarra*, Pamplona/Iruñea, AUDENASA.
- MARTINENA RUIZ, Juan José (1998), *Navarra y el tren*, Pamplona/Iruñea, Gobierno de Navarra.
- *Memoria anual*, Madrid, E.F.E./F.E.V.E., años 1946 a 1968.
- *Memoria sobre el estado de los diferentes servicios*, Vitoria, Junta de Obras de los FF.CC. de Estella a Vitoria y de Oñate a San Prudencio, 1921-28.
- MENDIZABAL PEÑA, Alejandro (1932), *Ferrocarril Eléctrico de Estella a Vitoria. Memoria 1920-1931*, Madrid, Junta de Obras del Ferrocarril Eléctrico de Estella a Vitoria.
- OLAIZOLA ELORDI, Juan J., “La tracción eléctrica en el Ferrocarril Vasco-Navarro”, en *ASVAFER*, nº 39 (enero-abril de 1997), pp. 18-23.
- ORMAECHEA, Angel María (1989), *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, Bilbao, Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos.
- PALOU i SARROCA, Miquel, “FEVE: una aproximación histórica”, en *Carril*, nº 33 (junio 1991), pp 2-13, Madrid.
- SANZ LEGARISTI, Pedro (1992), *El ferrocarril Anglo-Vasco y la Restauración en Alava (1880-1931)*, Vitoria/Gasteiz, Diputación Foral de Alava.
- WAIS SAN MARTÍN, Francisco (1987), *Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.