

# EL FERROCARRIL DEL BIDASOA

1.916 - 1956

**Ricardo Berodia Gordejuela**

Información publicada en el Boletín de 2007 del grupo cultural Luis de Urantz

## ÍNDICE

- 1.- INTRODUCCIÓN
- 2.- PRIMEROS PASOS
- 3.- LEGISLACIÓN
  - 3-1 INTRODUCCIÓN
  - 3-2 LEY DE LOS FERROCARRILES DE 1844
  - 3-3 LEY GENERAL DE LOS FERROCARRILES DE 1855
  - 3-4 LEY DE LOS FERROCARRILES DE 1877
  - 3-5 LEY DE BANCOS DE EMISIÓN Y SOCIEDADES DE CRÉDITO
  - 3-6 LEYES DE MINAS 1849 – 1869
- 4.- LA MINERÍA
  - 4-1 DESCRIPCIÓN GEOLÓGICA
  - 4-2 LOS ORÍGENES
  - 4-3 LAS COMPAÑÍAS MINERAS
  - 4-4 EL SIGLO XX
- 5.- TRANSPORTES MINEROS
  - 5-1 LOS TRENES DE MONTAÑA
  - 5-2 EL TREN DE “LAS TRES CORONAS”
  - 5-3 EL TREN DE LA COMPAÑÍA FRANCESA
  - 5-4 EL TREN ENDARLAZA – IRUN
- 6.- REPERCUSIONES SOCIO – ECONÓMICAS
- 7.- CONSTRUCCIONES ANEXAS
  - 7-1 PALAZIOA – CASTILLO DE LOS INGLESES
  - 7-2 ESTACIÓN DE IRUN- MENDIBIL
  - 7-3 CARGADERO DE MINERAL
  - 7-4 TALLERES Y OTRAS DEPENDENCIAS
- 8.- EL FERROCARRIL DEL BIDASOA
  - 8-1 OTROS PROYECTOS
  - 8-2 SERVICIO DE VIAJEROS
  - 8-3 MATERIAL MÓVIL
  - 8-4 EL OCASO DEL TREN

## 1.- INTRODUCCIÓN

Desde comienzos del siglo XIX se produjo en Europa un fenómeno conocido como “Revolución industrial,” término acuñado en Francia para calificar el conjunto de cambios que ya venían realizándose en la sociedad inglesa. A través de la revolución industrial se inicia una etapa de ruptura en el desarrollo económico, caracterizado por la aceleración de la producción, de la productividad y de la inversión, y por una tendencia constante a la innovación, dando como resultado un crecimiento continuado y autosostenido que supuso un cambio radical en las condiciones de vida y de trabajo. No tuvo este proceso una evolución unitaria ya que se considera que algunos países iniciaron su particular revolución cuando a otros se les suponía en la segunda.

Uno de los capítulos de este proceso y, quizás el de mayores consecuencias económicas y sociales, fue el que experimentaron los sistemas de comunicación y transporte, dando paso a una época cualitativamente diferenciada, que marcaría un antes y un después. Cambiaron de manera definitiva las condiciones de vida, las formas de viajar y de comunicarse. En todo ello cobra un papel fundamental el ferrocarril, nuevo sistema de transporte que surgió de la combinación de dos técnicas, la siderurgia y la máquina de vapor.

Desde hacía unos años se venían haciendo diferentes ensayos con calderas de vapor para la obtención de su fuerza y consiguiente aplicación en el movimiento continuo de la maquinaria de diferentes industrias como la textil. George Stephenson (1781-1848), ingeniero de minas británico, que había sido el pionero en descubrir el principio de adherencia entre las ruedas y las superficies lisas, concibió el proyecto (1813) de construir una locomotora de vapor que, desplazándose sobre raíles de hierro, fuera capaz de arrastrar, además del propio peso, varios vagones cargados de carbón.

Esta locomotora llamada *Blucher*, fue ensayada con gran éxito el 25 de julio de 1814. En 1822 consiguió sustituir la tracción animal por la tracción a vapor en una pequeña línea de ferrocarril de apenas 30 kilómetros, que unía la ciudad minera de Stockton y el puerto fluvial de Darlington en el Reino Unido. Posteriormente ensayó un tipo de locomotora más potente que llamaría *The Rocket*, el cohete, y que se utilizaría para arrastrar el que se consideró el primer tren de pasajeros, uniendo las ciudades de Liverpool y Manchester en 1830.

## 2.- PRIMEROS PASOS

Se considera que el ferrocarril nace oficialmente como medio de transporte entre ciudades en 1830 en el Reino Unido. En España, el primer organismo peninsular que se interesó por la instalación de *un camino de hierro* fue la Diputación de Vizcaya, que el 12 de agosto de 1831 en Junta general celebrada en Gernika, impulsó la iniciativa de adopción de tan moderno medio de transporte. El proyecto consistía en la realización de una línea que uniera Madrid, Bilbao e Irun, lo que hubiera supuesto ser el cuarto país del mundo tras Reino Unido, EE.UU. y Francia en el desarrollo de la nueva técnica de locomoción. Pero la Primera Guerra Carlista, dio al traste con tal expectativa que hubiera puesto al país a la cabeza del desarrollo europeo.

La primera línea peninsular fue de Barcelona a Mataró, puesta en servicio el 28 de octubre de 1848, conocida como el *ocho catalán*, cubría un pequeño tramo de 28 kilómetros. Hay que citar, sin embargo, que unos años antes, en 1837, se inauguró en la provincia ultramarina de Cuba un pequeño ferrocarril cuyo trayecto unía los valles azucareros y tabaqueros más importantes de la isla con La Habana y su puerto marítimo.<sup>1</sup>

Desde el principio el ferrocarril tuvo un gran éxito como transporte, tanto de mercancías como de viajeros, ya que permitía el desplazamiento de cargas de entidad a grandes distancias, y a una velocidad muy superior a la que podían desarrollar los medios tradicionales. Hay que tener en cuenta que sus competidores eran, amén de las vías fluviales, la diligencia y los carros, medios basados en la tracción animal y que, además, utilizaban una red viaria muy deficiente.

La velocidad, la seguridad y la gran capacidad de carga, hicieron necesario e insustituible al tren, contribuyendo sustancialmente a modificar los hábitos de movilidad y el desarrollo socio industrial. A la vista de los buenos resultados obtenidos por el primer tren inglés, se desató la fiebre de los ferrocarriles por toda Europa, iniciándose una competición interestatal, por dotarse de este moderno medio, no sólo por lo que suponía de contribución al desarrollo socio-industrial sino también, porque

---

<sup>1</sup> PANADERO, Manuel: *Pasado y futuro de ferrocarril*, M.O.P.T. Madrid 1992, p. 9.

era una seña de identidad en cuanto a modernidad, progreso y capacidad del nivel de vida.

Pronto llegaron los ferrocarriles a Gipuzkoa y consiguientemente al Bajo Bidasoa. *La Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España*<sup>2</sup> había puesto en marcha el proyecto de unir la capital de España con Irun y la frontera francesa, cuyo primer tramo, Beasaín-Irun se inauguró el 22 de octubre de 1863 y un año después el 15 de agosto de 1864, con motivo de un viaje a Francia del rey consorte, D. Francisco de Asís de Borbón, se procedió a la puesta en marcha de la línea y su enlace con Francia. Con ello Irun pasó a formar parte del singular club de las ciudades con tan moderno medio de locomoción.

Los pronósticos sobre prosperidad y desarrollo se fueron cumpliendo, haciendo que Irun caminase hacia la modernidad, al ritmo trepidante del vapor. Posiblemente este acontecimiento, unido al ocurrido 22 años antes, cuando el general Espartero decretó en Vitoria en el año de 1841 el traslado de las Aduanas del interior, al límite geográfico nacional, constituyeron los dos pilares básicos del Irun moderno, suponiendo para esta ciudad, entonces villa, el despegue definitivo que la impulsó a convertirse en el primer pueblo de la provincia tras la capital.

Las cuencas mineras de las provincias norteñas se fueron dotando de este eficaz medio de transporte y las minas de Irun y los pueblos limítrofes de Navarra no fueron menos. En unos años, no sólo se pudo unir Irun con Elizondo, la capital del Baztán, sino que también tuvo enlace a lo largo de toda la Cornisa Cantábrica a través de los diferentes ferrocarriles de vía estrecha, vía de un metro de ancho, con quien tuvo conexión.

Estos trenes resultaron vitales para el incipiente desarrollo minero industrial ya que ello suponía, a pesar de las iniciales inversiones, un abaratamiento en los costes por transporte y, sobre todo rapidez, para colocar en el mercado miles de toneladas de mineral de hierro principalmente, cuya demanda iba en continuo crecimiento, sobre todo en algunos mercados europeos, ya que algunos países como Reino Unido, se encontraban en su segunda revolución industrial. Por consiguiente, cuanto mayor era el grado de desarrollo e industrialización se experimentaba una mayor utilización de hierro, consumo que aumentó todavía más, si cabe, con el auge de las líneas férreas.

El coste del transporte es uno de los grandes obstáculos de la modernización económica, por aquello que aseveró Adam Smith (1723-1790), padre de la economía clásica, de que *la división del trabajo está limitada por la extensión del mercado*; para que haya división del trabajo, producción a gran escala y progreso técnico hace falta que haya buenos mercados; lo cual implica medios de transporte baratos y rápidos.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, en 1941 se la denominó RENFE, Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. A partir de de la Ley 39/2003 de 17 de noviembre, del sector ferroviario, que en su disposición adicional 1ª pasa a denominarla ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, creando en su disposición 3ª la Entidad Publica Empresarial RENFE-OPERADORA.

<sup>3</sup> TORTIELLA Casares, Gabriel: *La Economía Española 1831-1900*. Ed. Labor, p.107.

### 3.- LEGISLACIÓN

#### 3-1 INTRODUCCIÓN

Desde los primeros años en que se desató la fiebre del ferrocarril, se vino demandando una reglamentación al respecto, ante el vacío legal que suponía la novedosa modalidad de viaje y transporte. Desde el final del lamentable reinado de Fernando VII, se fueron sucediendo diferentes proyectos de pequeños trazados ferroviarios, sobre todo en los importantes cotos mineros de diferentes puntos de la Península. A pesar del espíritu emprendedor de los promotores, en muchos casos fue escaso o nulo el apoyo del Gobierno y de las instituciones locales, lo que provocó que desde las primeras iniciativas ferroviarias transcurrieran unos cuantos años entre promesas, nuevos proyectos y concesiones.

Fueron muchos los planes y proyectos abortados, acerca de ferrocarriles de corto recorrido destinados a la comunicación entre zonas productoras de materias exportables (cuencas mineras), con los puntos de carga o embarque, planes que contaron con escasa cooperación del Gobierno, cuando no con abierta oposición, ya que algunos proyectos ni llegaron a discutirse en las Cortes. La desidia del Gobierno, motivada aunque no siempre, por la falta de regulación, abría cada vez más la brecha existente con respecto al progreso que experimentaban otros países europeos, hasta el punto de que fue una de las causas de mayor repercusión política, ya que se apunta como una de las razones que causaron el pronunciamiento de O´Donnell y la llegada al poder de los unionistas, que tampoco fueron capaces de solucionar el problema económico y social que vivía el país, bajo la égida de este partido se promulgó la Ley General de 3 de junio de 1855.

Las cosas cambiaron sustancialmente con la llegada al poder de los progresistas, que fue un partido favorable al desarrollo económico y a la importación de capital. Los progresistas consideraban que el ferrocarril era una parte esencial en la modernización de la economía española, para cuyo logro estaban dispuestos a volcar todos los recursos necesarios, nacionales o importados.<sup>4</sup> Se trató de regular el fomento y construcción mediante la fijación de condiciones generales (1844), la Ley de Ferrocarriles de 1855 (3 de junio) y el Decreto Ley de 1868, que suprimía todas las subvenciones a cambio de la gran libertad concedida a las compañías, dinamizando las iniciativas particulares.

La construcción y explotación de los ferrocarriles se dejó en España, en manos de la iniciativa privada y en muchos de los casos extranjera. Sin embargo se salvó el principio jurídico según el cual los caminos de hierro son del Estado, en virtud del dominio del suelo, con lo que las compañías vienen a ser únicamente usufructuarias por el tiempo que dure la concesión, que según la vigente ley era de 99 años.

---

<sup>4</sup> TORTIELLA Casares, Gabriel: Op. Cit., p.108.

De 1845 a 1855 se abrieron al servicio público 475 km. de vía. Hasta 1868 se pusieron en explotación (al amparo de la nueva ley) otros 4.899 km. De 1868 a 1876 se paralizaron los trabajos (guerras) y solamente se construyeron 382 km. de vía.<sup>5</sup> España nunca estuvo a la altura de los principales países europeos de la época (Bélgica, Reino Unido, Francia), en cuanto a la extensión de su red ferroviaria. Sin embargo hay que destacar, el papel que representó Gipuzkoa desde 1863, en que se puso en marcha el primer tramo del Ferrocarril del Norte, hasta 1926, en que se inauguró el Ferrocarril del Urola, que fue el último. En estos años Gipuzkoa contó con 386 km. de red ferroviaria, que fue dotada de un sistema de comunicaciones verdaderamente envidiable; es decir, con 196 metros de ferrocarril por cada kilómetro cuadrado de su territorio y 1,28 metros de ferrocarril por habitante. En otras palabras, Gipuzkoa tuvo una de las redes ferroviarias más tupidas de Europa.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> ALCAZAR Cayetano: *Manual de Historia de España*. Ed. Espasa Calpe, T. III p.801.

<sup>6</sup> ODRIOZOLA Oyarbide, Lourdes: *El Ferrocarril del Urola, 1926-1986*, p.107.

### 3-2 LEY de los FERROCARRILES, 1844

La primera ley ferroviaria española se promulga en 1844, al comienzo de la “Década Moderada” protagonizada por el general Narváez, tomando como base un dictamen realizado por el Gobierno con el apoyo de un grupo de ingenieros, que elaboraron las bases de lo que después se convertiría en R.O. Este informe orientó sobre temas tan importantes como la financiación y el ancho de vía a adoptar por los trenes de largo recorrido, ya que todos los pequeños ferrocarriles industriales y mineros, eran de los llamados de vía estrecha.

En cuanto a la financiación se indica que el Estado deberá realizar esfuerzos económicos para construir líneas férreas, algo que nunca llegó (la financiación estatal ya estaba en marcha en otros países europeos). En relación al ancho de vía se determinó que tuviese *seis pies castellanos*, equivalentes a 1,6 metros, medida típicamente inglesa, lo que supuso en la práctica 20 cm. más que la medida estándar, utilizada en el resto de Europa; error que todavía no ha terminado de pagar la economía española.

Con la Ley del 44, al amparo -o al desamparo- de la R.O., se fueron incrementando diferentes estudios y proyectos. Las solicitudes aumentaron de forma notable a partir de su promulgación, pero no sería hasta la Ley general de 1855, considerada por muchos como la verdadera primera ley de ferrocarriles, mucho más liberal y favorable a la iniciativa privada, cuando se produjo un verdadero despegue de proyectos y realidades.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> LEZA, Asunción y MUÑOZ, J.A: *Los Primeros Ferrocarriles*. M.O.P.T., Madrid 1992, p.20.

### 3-3 LEY GENERAL de los FERROCARRILES, 1855

A pesar de la necesaria intervención estatal demandada por técnicos y algunos políticos, en los primeros años el Estado mantuvo un papel pasivo, no tomando iniciativas y limitándose a otorgar concesiones. Durante el gobierno de los progresistas se promulgaron dos importantes leyes: La Ley de Ferrocarriles de 1855 y la Ley de Bancos y Sociedades de Crédito de 1856, que permitieron la rápida formación de un sistema financiero que estimulase la construcción de redes ferroviarias.

Se trataba de dos leyes que se complementaban entre si ya que su objetivo común era promover la construcción de líneas férreas, así como facilitar la formación de sociedades mercantiles que fomentaran el progreso y desarrollo de la industria y del transporte. Preveía la aportación de subvenciones, garantizaba una serie de riesgos y desgravaba la importación de material de transporte, para lo que se contempló, también, la necesidad de modificar el Arancel, que tras algunas tímidas reformas dio paso en junio de 1869 al “Arancel Figueroa”, considerado librecambista y en el que incluyó la famosa “base quinta” que contemplaba una reducción gradual de las tarifas. La Ley del 55 se mostraba favorable a la iniciativa privada, lo cual inspiró la confianza de sociedades y capitales extranjeros, impulsando así la implantación de sociedades inglesas, belgas y francesas principalmente.<sup>8</sup>

Consciente el Gobierno del manifiesto retraso que experimentaba la nación, respecto al grado de desarrollo alcanzado por los principales países europeos, inmersos muchos de ellos en políticas de reforma liberal que propiciaban mercados librecambistas, no le quedó más remedio que legislar, y hacerlo de manera que inspirara la necesaria confianza para atraer a los inversores que fomentaran el grado de desarrollo necesario para competir con Europa. Quizás inspirados en aquella frase de la Revolución Francesa “Laissez faire, laissez passer,” dejar hacer, dejar pasar.

---

<sup>8</sup> TAMAMES, Ramón: *Introducción a la Economía Española*. Ed. Alianza, 1987, p. 296.

### 3-4 LEY de FERROCARRILES de 187

El cambio político propiciado en España con la restauración monárquica conllevó una intensa actividad legislativa. Entre las diversas leyes aparecidas en este periodo estaría la nueva en materia ferroviaria promulgada el 23 de noviembre de 1877.<sup>9</sup> En ella se derogaban numerosas disposiciones que se habían impulsado durante el Sexenio Revolucionario y se acogía buena parte de lo ya dispuesto en la pionera Ley de 1855.

La Ley constaba de once capítulos, entre los que destacaba el primero, destinado a favorecer un plan general de ferrocarriles que recogía todas las líneas construidas hasta el momento y aquellas pendientes de construcción y que resultaran de interés general.

Igualmente, además de facilitar la concesión de numerosas líneas de ferrocarril de ancho normal, esta disposición fue el origen de numerosas concesiones de líneas de vía estrecha, las cuales no tuvieron una legislación específica hasta la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 1904.

Desde otros estamentos del Gobierno, también se trataba de favorecer el desarrollo de los ferrocarriles. El Ministerio de Hacienda promulgó una Real Orden el 27 de julio de 1876 a través de la cual y en base al artículo 19 de la vigente ley de Presupuestos concedía a las empresas de caminos de hierro que no disfrutaran subvención alguna del Estado, el derecho de introducir el material de construcción, conservación y explotación, excepto los carriles de hierro, pagando sólo el 5% *ad valorem*, como único derecho exigible en las Aduanas.<sup>10</sup>

Entre finales del siglo XIX y los primeros años del XX, se construyeron en España las principales líneas que conforman la red ferroviaria, siendo la actual estructura, básicamente, muy parecida.

---

<sup>9</sup> *Gaceta de Madrid*, de 24 de noviembre de 1877.

<sup>10</sup> *Gaceta de Madrid*, de 28 de julio 1876.

### 3-5 LEY DE BANCOS DE EMISIÓN Y SOCIEDADES DE CRÉDITO, 1856

Esta Ley bancaria, promulgada el 28 de enero de 1856, establece entre otras medidas, la constitución de sociedades anónimas de crédito, cuya función era, según su artículo segundo: *crear toda clase de empresas de caminos de hierro, canales, fábricas, minas, dársenas, [...] y cuales quiera otras empresas industriales o de utilidad pública.*<sup>11</sup>

Las sociedades de crédito se crearon según normas ya conocidas en Europa, significando el punto de partida de las grandes compañías que tuvieron una función esencial en el desarrollo de la red ferroviaria española. En la segunda mitad del siglo XIX, la mayor parte de las líneas ferroviarias estaban vinculadas a capitales de países europeos.

Estos grupos financieros extranjeros, actuaban a través de sociedades de crédito y colocaban los títulos de las compañías ferroviarias españolas en los mercados de sus respectivos países. Se calcula que desde mediados del siglo XIX hasta 1910 las inversiones extranjeras en ferrocarriles se situaban alrededor de 2.000 millones de pesetas de capital, sobre todo francés, si bien ese ritmo inversionista había disminuido considerablemente desde 1881.<sup>12</sup>

La *Sociedad Española Mercantil e Industrial* creada en 1856, estuvo controlada por los poderosos Rothschild, principales accionistas de la misma. *La Sociedad General de Crédito Mobiliario Español*, fundada también en 1856 por la familia Pereire, de origen francés, magnates de la banca parisina, fueron algunos de los grandes activos con que contó el desarrollo ferroviario español. Estas dos familias de banqueros fueron acérrimas competidoras entre sí.

Uno de los hermanos Pereire, Emilio, fue propietario de importantes concesiones mineras en Irun, que más tarde se transformarían en las minas de *La Bidasoa* controladas por su compatriota el Barón D. Adolfo d'Eichthal y Lery, administrador que fue del ferrocarril del Mediodía de Francia. En Irun se instalaron por estos años, entidades tan célebres como la *Société Générale du Crédit Mobilier Français*, el *Crédit Lyonnais* o el *Comptoir National d'Escompte de Paris*, y otras entidades relacionadas con el mundo de las finanzas, lo cual demuestra que había movimiento de capitales.

---

<sup>11</sup> TUÑÓN DE LARA, Manuel: *Historia de España, T XII.* Ed. Labor, P. 204.

<sup>12</sup> GOMEZ Mendoza, Antonio: *Ferrocarriles y cambio Económico en España.*

### 3-6 LEYES de MINAS 1849-1869

Otra legislación que incidió sobre manera en la creación de los ferrocarriles fueron las diferentes leyes mineras que se fueron aprobando en estos años. La nueva Ley de Minas promulgada en 1849, declaró las concesiones mineras propiedad del Estado, en consonancia con los sistemas vigentes fuera de nuestras fronteras. Ello representó un gran cambio con respecto a la normativa anterior, situada todavía anacrónicamente en los principios de *regalía*. Estas y otras reformas fueron dando pie a que se iniciase el asentamiento de las primeras compañías extranjeras.

La Revolución de 1868 que condujo a la Primera República, dio lugar entre otras muchas cosas a profundas reformas administrativas, entre las que se incluye la legislación minera. Así llegó la Ley de 1869.

Ésta fue una disposición que liberalizó el régimen jurídico respecto a la explotación de yacimientos de minerales, hasta extremos nunca conocidos en España y, con la Ley de 1888 que la reconducía, transcurre básicamente todo el periodo de la Restauración en materia de legislación minera. Fue una normativa extremadamente liberal, pues por ella se estableció el principio de la concesión de las minas a perpetuidad tanto a nacionales como a extranjeros, siempre que pagasen el canon al Estado.<sup>13</sup>

La aplicación de esta Ley publicada en un momento de máxima exaltación librecambista puso en manos del capital extranjero lo mejor de nuestras minas y de sus infraestructuras ferroviarias, pues no hay que olvidar que la mayoría de los ferrocarriles de vía estrecha tuvieron su origen como trenes mineros. El conjunto de leyes y normativas, que se fueron sucediendo, supuso el definitivo impulso al asentamiento en masa de las compañías extranjeras, así como a la inversión de grandes capitales por parte de la banca y de inversores europeos, en ausencia de un capitalismo español que no había podido desarrollarse, por las continuas guerras que asolaron el siglo XIX, en el que había imperado, además, un marco sociopolítico poco propicio para las iniciativas empresariales.

Entre los ferrocarriles y la industria minera se estableció el binomio desarrollo-productividad, que mantuvo un cierto equilibrio, ya que no solamente el ferrocarril supuso un innovador medio de transporte de los productos mineros hasta los puntos de carga o embarque, sino que, también, cuanto más se extendía la industria ferroviaria, tanto en la Península como en Europa, mayor era la demanda de mineral de hierro de nuestras minas, por parte las industrias siderometalúrgicas.

---

<sup>13</sup> TAMAMES, Ramón: Op. Cit., p. 217.

## 4.- LA MINERÍA

### 4-1 DESCRIPCIÓN GEOLÓGICA

La singularidad de la geología de la comarca del Bajo Bidasoa está marcada principalmente por dos macizos que son los que caracterizan la geomorfología de la región.

Se trata de los macizos de Aiako Harria y Cinco Villas (Bortziri) de origen Primario, separados entre sí por la falla de Harritzulegi y el sinclinal de Bera, cuya formación y posteriores procesos orogénicos han caracterizado la mineralización de la comarca.

Es quizás, Aiako Harria la más singular de las formaciones, representada por un batolito granítico que en su lenta intrusión ha fracturado la aureola de rocas circundantes formadas por materiales más jóvenes, donde predominan las pizarras paleozoicas, así como otras rocas de tipo sedimentario, y en cuyo proceso se asienta la formación metalífera y filoniana de la cuenca del Bajo Bidasoa.

## 4-2 LOS ORÍGENES

La tradición minera del Bajo Bidasoa asienta sus raíces en lo más profundo de su historia. Se sabe que las tribus indígenas de Vascones y Vardulli ya extraían minerales a la llegada de los romanos, aunque sería a partir del asentamiento de esta nueva cultura cuando se puede afirmar que comienzan las explotaciones mineras de forma sistemática y en base a un rigor técnico.

Una buena muestra de lo que fue la minería romana la tenemos precisamente en la zona del Bajo Bidasoa y más concretamente en el entorno de Aiako Harria, donde se asentaba la *Metalla Oiassonis*. Recientes estudios están demostrando que en Irun y sus alrededores, casi todos los cotos mineros cuentan con amplias y excelentes muestras del hacer romano, así existen más de mil metros de galerías, pozos, chimeneas, canales de desagüe, etc. Todo ello está complementado con abundantes restos arqueológicos, como son las diversas muestras de cerámica, vidrios, monedas y otros utensilios de interés.<sup>14</sup> En cuanto al asentamiento y posterior romanización o romanidad, Irun y el estuario del río Bidasoa, la *Oiasson* de los romanos, se atestigua con continuos hallazgos de importantes restos de lo que fue la ciudad: necrópolis, puerto, termas, etc., que desentrañan y avalan la importancia de la comarca en aquella época.<sup>15</sup>

Durante la Edad Media, está ampliamente documentada la extracción de óxidos de hierro para alimentar las ferrerías, donde se reducía el mineral para luego forjar con él los más diversos utensilios y herramientas. Ferrerías que se asentaban a lo largo del río Bidasoa, en cada uno de sus afluentes.

El principal documento de esta época, que acredita la relevancia que en este entorno tuvieron estas pequeñas industrias, es el Fuero de las Ferrerías, documento de capital importancia, pues es la primera carta aforada concedida por el Rey, [...] a los señores de las ferrerías de Oyarzun e Irun-Eranzu (sic) [...] para que les fuesen guardados sus derechos y usos e costumbres. Otorgado por el Rey Alfonso XI en Burgos, el 15 de mayo de 1328.

Transcurrido el apogeo ferrón, se inicia un cierto declive con el que se llega al siglo XIX, en el que la explotación minera pasa a manos de modernas y especializadas compañías, dotadas de grandes centros para el procesamiento de los minerales, que consistían en el lavado estriado y posterior oxidación en los hornos de calcinación, que paulatinamente ponen en desuso los viejos sistemas de extracción y reducción del mineral, para ir dando paso a una cada vez más moderna y experimentada siderometalurgia, con procesos de trabajo basados en rigurosos estudios técnicos, que derivaron en nuevos sistemas de fundición con la aparición de los primeros altos hornos en nuestro entorno, Boucou-Baiona en 1882 y Bolueta-Bilbao, en 1883.

---

<sup>14</sup> URTEAGA Artigas, M<sup>a</sup> Mercedes: *Minería romana en Gipuzkoa*.

<sup>15</sup> GERUÑU Marian, LOPEZ M<sup>a</sup> del Mar, URTEAGA M<sup>a</sup> Mercedes: *Novedades de arqueología romana en Irun-Oiasso*.

### 4-3 LAS COMPAÑÍAS MINERAS

Mediado el siglo XIX se fueron creando las condiciones legislativas y socio-políticas para que el capital y las compañías extranjeras, que ya habían mostrado su interés por explotar nuestras cuencas mineras, cuya fama había traspasado las fronteras, se fueran instalando para crear sólidas empresas, dotadas algunas de ellas de importantes infraestructuras.

La primera firma, de la que se encuentran datos referentes a su instalación en Irun, es la Real Compañía Asturiana de Minas (R.C.A.M.), empresa de capital belga creada en 1833 y con domicilio en Bruselas. Registraba en 1854 la propiedad de la mina *San Maximiliano*<sup>16</sup> sita en Mokozorrotz (Irun), y dos años más tarde, en 1856, la de *San Nicolás*<sup>17</sup> situada en San Narciso (Irun). También explotó las minas de *Belbio*, la mina *Modesta* en Bera de Bidasoa, así como varias concesiones en Arditurri (Oiartzun).

Esta compañía dedicó su laboreo, casi exclusivamente, a la minería del cinc y del plomo (que extraía de la blenda y la galena respectivamente) minerales de los cuales se componían sus ricos filones. La galena era de tipo argentífero con un índice muy apreciable en plata, y cuando ésta poseía una ley no inferior al 65-70% en plomo se podía obtener hasta 1500 gr. de plata, por tonelada de concentrado.<sup>18</sup>

La firma que ahora centra nuestra atención, llegó a montar en Rentería una fábrica donde procesaba el mineral, obteniendo la decantación del plomo y la plata, conocida como *Fábrica de Plomo y Plata de Capuchinos*, comenzó a trabajar en el año de 1859. A partir de 1940-50 comenzó el aprovechamiento de la fluorita que se extraía del Espato Fluor, (en Irun se le denominaba *Harloria*).

Unos años más tarde, en 1867 el empresario francés Adolfo d'Eichthal empezó a controlar bajo el nombre de *Mines de La Bidassoa* una buena parte de las concesiones mineras de Irun, para lo que no dudó en comprar cuantas pertenencias habían ido denunciando años antes otros industriales y comerciantes compatriotas suyos, además de registrar por su cuenta algunas de las minas más importantes, como *San Enrique* (1864) y *La Gracia* (1866), situadas en Miazuri (Irun).<sup>19</sup> El coto *Miazuri* y su filón *San Enrique* esta considerada como la vena más importante de las de carbonato de hierro, con una corrida de casi un kilómetro de longitud y una docena de metros de potencia.

Al comienzo de la década de los 70, se interesaron por nuestros cotos metalíferos, además, algunos particulares y técnicos ingleses, que se hicieron con varias concesiones mineras como la de *San Fernando*, al pie de Aiako Harria, cuya propiedad denunció el conde John de Krauchy y Osterling en 1871<sup>20</sup> en compañía de otros socios, también ingleses, que un año más tarde crearon la *Spanish Hematite Iron Company Limite*.

---

<sup>16</sup> Registro de la Propiedad, nº 7, S.S. (Finca nº 781).

<sup>17</sup> Registro de la Propiedad, nº 7, S.S. (Finca nº 780).

<sup>18</sup> URANZU Luis de: *Lo que el Río vio* 1975 P, 42.

<sup>19</sup> Registro de la Propiedad, nº 7, S.S. (Fincas nº 11 y 55).

<sup>20</sup> Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (A.H.P.G.) 3-3202.

Esta compañía inglesa que fue adquiriendo muchas de las concesiones denunciadas por el conde Krauchy, pronto daría paso a otra nueva empresa la *The Bidasoa Iron Company Limited* y unos años más tarde, en (1883) por cesión de las anteriores firmas se formó *The Bidasoa Railway & Mines Limited*. Todas estas sociedades actuaron de forma colectiva, siendo esta última la que ostentó la hegemonía, conociéndose también con el nombre de *Minas del Bidasoa*. Estas compañías inglesas, además de controlar el importante coto de *San Fernando*, poseían también los de *San Miguel*, *Txaradi*, así como buena parte de las minas de *Eskolamendi*, en Lesaka, y *San Benito*, en Bera de Bidasoa.

En esta última localidad, existieron también excelentes minas de hierro, cobre y plomo, pertenecientes algunas de ellas, a la empresa *Fundiciones de Vera*, que controlaba los mejores filones como el de *Baldrun*, de carbonato de hierro y el de *Ley*, de donde se extraía oligisto, variedad de óxido de hierro única en la región. El mineral extraído de la mina *Ley* y fundido en los hornos de carbón vegetal de *Fundiciones de Vera* producía un hierro de alta calidad que hizo famosa a esta factoría especializada en la fabricación de ballestas y muelles de suspensión y otros útiles para el ferrocarril.<sup>21</sup>

El Tren del Bidasoa disponía de una vía que se adentraba hasta el muelle de la fábrica, para facilitar la carga y descarga de los materiales.

Esta empresa cuya tradición se remonta a la época de las ferrerías, se fundaba como tal en 1857 con el nombre de *Fundiciones de Vera e Iraeta*, posteriormente en 1917 se crea *Fundiciones de Vera S.A.*, con capital bilbaíno, entre sus directivos destacaban Víctor Chavarrí o Alfonso Churrua, consejeros del Banco de Bilbao y Babcock Wilcox, siendo conocida popularmente como “Funbera”. Esta sociedad que siempre supo adaptarse a los tiempos y cambios tecnológicos, y hoy mantiene activa su producción.

También existían importantes minas de hierro en Lesaka, de cobre en Yanci y otras de caolín, barita, ocre y carbón repartidas por diferentes pueblos de “*Cinco Villas*” y Baztan. Todo este potencial, minero-industrial junto con la utilización forestal y otros tipos de carga como piedra, granos y vino, se tuvieron muy en cuenta a la hora de calcular y valorar las diferentes posibilidades de transporte y la consiguiente rentabilidad del ferrocarril del Bidasoa.

---

<sup>21</sup> *Uranzu Luis de: Op. Cit., p. 43.*

#### 4-4 EL SIGLO XX

Llegados a las postrimerías del siglo XIX nos encontramos con las principales explotaciones ferroviarias y mineras del Bajo Bidasoa, en manos de compañías o capital extranjero, principalmente belga, francés e inglés.

La R.C.A.M. conservó todas y cada una de sus concesiones en propiedad y algunas de ellas en explotación hasta mediado el siglo XX. Las compañías inglesas y francesa mantuvieron entre sí continuos litigios que les sumieron en largos y difíciles contenciosos, como el mantenido a propósito de la construcción del tren de *Las Tres Coronas*<sup>22</sup> del que nos ocuparemos en el siguiente capítulo.

Lejos de entenderse para poder combinar en lo posible sus explotaciones y, sobre todo las instalaciones de arrastre, trenes, cables aéreos, etc., ambas obraron aisladamente, en perjuicio de sus respectivos intereses.<sup>23</sup> Sus disputas fueron continuas y desde sus primeros años de existencia, ya que en la temprana fecha del 11 de junio de 1872, consta el que pudiera ser su primer enfrentamiento<sup>24</sup>, a raíz de la protesta formulada por la compañía inglesa que se quejaba porque los obreros de la compañía francesa invadían sus propiedades, que se encontraban limítrofes.

En 1894 las tres Compañías inglesas convocaron por separado una reunión general de accionistas en la ciudad de Londres, acordando las tres la liquidación y venta de sus pertenencias, la transacción se materializó con un contrato de promesa de venta entre el representante inglés Charles James Barrett y el abogado donostiarra Dionisio Soroeta y García en representación de la empresa compradora, la sociedad mercantil reguladora colectiva *Ortiz de Villacian y Compañía* con domicilio social en Bilbao.

El acto celebrado en Londres el 15 de diciembre de 1900 ante el notario público Willian Crawley en el que al hacer referencia a los pertenecidos se lee: [...] *todos los bienes muebles, inmuebles, minas, minerales, edificios, ferrocarriles, maquinaria, planos inclinados y todos los efectos que dichas tres compañías posean en Gipuzkoa y Navarra así como los derechos inherentes a una concesión de un ferrocarril económico de servicio particular y de uso público de Irun a Enderlaza otorgada por Real Orden de veinticuatro de diciembre de 1898. El precio total de la venta será el de veinte y dos mil libras esterlinas en metálico [...]*.<sup>25</sup>

De igual forma, la Compañía francesa *Minas de La Bidassoa*, a la muerte de su director y propietario Adolfo d'Eichthal, el 18 de abril de 1895, quien había dejado un año antes testamento ológrafo, otorgado en París en los días 27 de abril y 6 de mayo de 1894 ante el notario Ernesto Prudí<sup>26</sup> con escritura de partición a favor de sus tres hijos, decide también su disolución.

---

<sup>22</sup> A.H.P.G.: 3 – 3970.

<sup>23</sup> *Memoria de las Minas de Irun y Lesaca, 1901*, p.6.

<sup>24</sup> Archivo Municipal de Irun, (A.M.I.): A-8-II -1-1.

<sup>25</sup> Registro de la Propiedad, nº 7, (Finca nº 793).

<sup>26</sup> Registro de la Propiedad, nº 7, (Finca nº 2337).

Los hijos del finado, tras registrar todos los bienes a su nombre, venden el 20 de abril de 1901, según escritura de compraventa otorgada ante el notario Segundo Berasategui, [...] *todos los pertenecidos: minas, hornos, inmuebles, caminos de hierro, maquinaria, contratos y cuanto pertenezca a las Minas de La Bidassoa* por un precio en junto de un millón quinientos mil francos franceses, a la sociedad *Ortiz de Villacian y Compañía* <sup>27</sup>, domiciliada en Bilbao y dirigida por Alfredo Ortiz de Villacian y Unzueta, en calidad de gerente administrativo.

Ese mismo año de 1901, la sociedad bilbaína, aporta, cede y traspasa todos los bienes de la compañía francesa, junto a las cuarenta y ocho fincas mineras, de las cuales cuarenta y tres se encontraban en Gipuzkoa y cinco en Navarra, así como todas las pertenencias que fueron de las compañías inglesas, a la sociedad anónima denominada *Minas de Irun y Lesaca* domiciliada también en Bilbao, quien inscribe todo ello a su nombre. Así resulta de la escritura de constitución de esta última firma, otorgada el 11 de mayo de 1901 en la villa de Bilbao ante el notario Isidro de Erquiaga y Barbarías. <sup>28</sup>

Esta nueva sociedad era conocedora a fondo del nuevo patrimonio adquirido, gracias al informe previo a la compra, encargado al ingeniero Luis Taravellier, quien hizo un exhaustivo estudio de las reservas potenciales de mineral, calculadas en 2.456.000 toneladas, así como la capacidad de extracción anual, desde la perspectiva de fusión y traspaso de derechos de las pertenencias de las compañías, inglesa y francesa en un solo coto minero. Estudió, igualmente, la red de transportes contemplando la conveniencia de unificar las cargas en puntos comunes, para así prescindir de algunos trenes como el de *Las Tres Coronas* a todas luces desproporcionado para su volumen de transporte, modernizó las instalaciones de Hirugurutzeta, reparó los hornos de calcinar e instaló planos inclinados nuevos por los que agrupó el transporte de mineral. Se crearon dos zonas prioritarias, Hirugurutzeta y Endarlaza, donde se centralizó la producción de las diferentes minas y desde allí dos vías férreas conducían el mineral hasta la estación central de Mendibil-Kostorbe.

Uno de los activos que más valoró el ingeniero Taravellier en su informe, fue el ferrocarril que aportaba la compañía inglesa que unía Endarlaza con la estación del Norte en Irun y que no sería otro que el futuro ferrocarril del Bidasoa, llegándolo a calificar como [...] *factor principal del porvenir de la nueva compañía*. Consideraba que con el mineral que se extrajera de las minas de los franceses y los ingleses tendría por sí sólo vida propia, pero le auguraba mejor porvenir si [...] *se extendiera hasta los pueblos próximos de Vera y Lesaca, o más allá, para transportar los minerales que se arranquen de las muchas minas existentes en la comarca y que se encuentran sin explotar por falta de un buen transporte. Además, el ferrocarril podrá prestar servicio para mercancías y viajeros [...]*. La nueva sociedad reestructuró el entorno Mendibil-Kostorbe donde se encontraban la estación del tren, los talleres de construcción y reparación, así como los cargaderos de mineral donde se descargaba el producto minero por gravedad sobre vagones tanto de la Compañía del Midi de Francia, hoy llamada (Société Nationale des Chemins de Fer) SNCF, como de la española, Compañía del Norte. <sup>29</sup> Reactivó las explotaciones centrándose solamente en las minas

---

<sup>27</sup> A.H.P.G. 3-3596.

<sup>28</sup> Registro de la Propiedad, nº 7. (Finca nº 1177).

<sup>29</sup> Memoria de las Minas de Irun y Lesaca. p. 7.

más productivas como las del filón Miazuri, Miagorri, San Fernando y Eskolamendi, estimando una producción anual de 150.000 toneladas. El día 1º de mayo de 1901 (esto es, a los once días de tomar posesión de las minas) se hizo la primera expedición de mineral por cuenta de la recién creada compañía, a la Fábrica de Altos Hornos de Boucau en Baiona (Francia)<sup>30</sup>.

La Compañía (*Minas de Irun y Lesaca y Ferrocarril del Bidasoa*), vendió en enero de 1912 sus derechos sobre el ferrocarril a la recién creada *Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa* manteniendo, sin embargo, su actividad minera hasta el inicio de la Guerra Civil Española (1936-1939), en que se vio obligada al cierre definitivo de sus instalaciones. En los años precedentes al citado conflicto bélico, durante la República, sufrió continuadas huelgas que la mantuvieron inactiva durante largos periodos de tiempo. Tan pronto como se vio “normalizada” la situación bélica en Irun (1937), una nueva sociedad se hizo cargo de las minas, se trataba de la *Compañía de Explotaciones Mineras Aralar S.A.*, empresa con capital alemán y domicilio social en Tolosa. Lo hizo en calidad de arrendataria de la anterior empresa.<sup>31</sup>

La nueva titular, dirigida por técnicos alemanes, aunque la legislación vigente la obligaba a disponer de por lo menos un ingeniero español, imprimió un nuevo estilo en la técnica y, sobre todo en el trato, de las relaciones laborales, según la información aportada por varias personas que trabajaron en la mina de jóvenes y que hoy son referente de primera mano. La nueva sociedad modernizó las instalaciones dotándolas de tecnología avanzada, instaló en su interior potentes motores, modernas bombas de extracción de agua, proporcionó un tractor para el arrastre interior de las vagonetas, que hasta entonces se hacía con tiro animal, dotó las principales galerías de luz eléctrica y de teléfono, estableciendo normas de seguridad y, en definitiva, un *modus operandi* que sorprendía a propios y extraños.

En el exterior, además de talleres y fragua, se construyó, junto a la batería de hornos de calcinar, las tolvas para almacenar el mineral, hasta donde se hicieron llegar las vías del plano inclinado del tren de “La Cascada”; para facilitar las descargas, se sustituyó el tiro animal de los pequeños trenes de montaña por minúsculas máquinas de fuel, construyendo, también en Hirugurutzeta, un barracón para los obreros inmigrantes, así como un pequeño economato que ofrecía productos básicos de primera necesidad, lo cual en aquellos años de posguerra y estraperlo debió de suponer un autentico lujo.

Esta época, llamada “de los alemanes”, representó un periodo de auge en las exportaciones, ya que al coincidir con la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) y, consiguientemente, encontrarse todas las empresas europeas paralizadas, la demanda de mineral de hierro se incrementó ya que la industria bélica alemana se encontraba en pleno apogeo. Por el contrario, las exportaciones al Reino Unido que se hacían principalmente desde Bilbao se encontraban bloqueadas y bajo el férreo control naval de los alemanes.

Al final de la contienda europea, las minas fueron incautadas por el *Comité Interaliado* al ser de propiedad alemana. En Octubre de 1944 se clausuraron las minas, no volviendo a ponerse más en activo. Ello, sin embargo, no significa que se agotaran

---

<sup>30</sup> *Ibidem*, p 34.

<sup>31</sup> A.M.I.: A-1-181.

las reservas, sino que más bien indicaba que se había entrado en unos años de dura competencia con terceros países de mano de obra más barata, que suministraban mineral a unos precios con los que no se podía competir.

Económicamente una mina cuya explotación está basada en el arranque y posterior arrastre del mineral por el sistema de galerías, no puede competir ni en producción ni en precio, con las explotaciones a cielo abierto en forma de cantera, como las existentes, por ejemplo, en Bizkaia. El mineral de hierro es hoy rentable con porcentajes del 60% de ley y por debajo de este coeficiente sólo avalaría su rentabilidad, una fácil extracción y un gran aumento en la cubicación extractiva. Los filones llamados de contacto representativos de esta zona minera y, enmarcados en una particular geología, no ofrecen grandes volúmenes ni facilitan una extracción a cielo abierto.

## 5.- TRANSPORTES MINEROS

### 5-1 LOS TRENES DE MONTAÑA

Uno de los principales obstáculos que las explotaciones mineras debieron de solventar, era el relacionado con el acarreo y transporte del mineral, sorteando para ello una orografía accidentada y dominada por estrechos y abruptos barrancos, a través de los cuales debían descender el cargamento hasta los valles, donde se encontraban los hornos de calcinación y demás instalaciones mineras para el procesamiento del mineral, y desde allí conducirlo por tren hasta los puntos de carga o embarque.

Para todo ello no había más sistema que el practicado con carros de tiro animal que transitaban por tortuosos caminos y con una capacidad de carga muy limitada, aunque pronto se instalaron también los cables aéreos por los que se descolgaban hileras de cubetas cargadas de mineral. Poco a poco los carros se fueron sustituyendo por pequeños trenes, aunque estos seguían teniendo tiro animal. Todas las explotaciones mineras contaban con infraestructuras basadas en pequeños carriles. Una vez que se ponían en el exterior de las galerías el mineral arrastrado por las vagonetas, pequeños tendidos de trenes de vía horizontal y tiro animal conducían la carga hasta los bordes de las laderas del monte donde, por medio de planos inclinados, se facilitaba el descenso, salvando así el desnivel existente hasta los centros de laboreo que se encontraban instalados en los valles.

Una vez en las instalaciones mineras se depositaba el mineral en las tolvas para su posterior procesamiento que consistía en el estriado, lavado y su posterior calcinación en los hornos, donde el mineral de hierro por ser de tipo carbonatado recibía un tratamiento de oxidación por tostación, requisito previo y necesario para su posterior reducción en los altos hornos. Cuando en 1855 Henry Bessemer, industrial y metalúrgico inglés, hijo de un fundidor de metales, inventó el convertidor que llevaba su nombre, para la transformación de la fundición en acero (acero Bessemer) por insuflación de aire a presión, y a su vez los altos hornos fueron acoplado a sus instalaciones este convertidor, ya no hizo falta de los servicios de los hornos de “pie de mina” pues las fundiciones admitían los carbonatos de hierro sin tratamiento previo.

La implantación del tren, supuso la paulatina desaparición del hasta entonces único sistema de transporte, el de los carros de bueyes, que además de lentos ofrecían una reducida capacidad de carga, desplazándose por caminos casi intransitables. Por ello desde la segunda mitad del siglo XIX fue común la solicitud de permisos municipales como el presentado el 16 de febrero de 1864 por el empresario francés Emilio Ferrier,<sup>32</sup> *[...] proyecta ensanchar los caminos vecinales que en el día existen en la proximidad de las minas de Berrotarango erreka y Saroia para facilitar por este medio, el transporte del mineral que se extraiga y conducirlo al vecino Imperio por el punto de Lastaola y otros [...].*

---

<sup>32</sup> A.M.I., A-8-II - 1-3.

Sin embargo, un año después, imposibilitado quizás por tan precario sistema de transporte, presentó un proyecto de tren compuesto por memoria y plano, a través del cual solicitaba permiso para la instalación de una vía férrea que facilitara el tránsito de los minerales. Se trataba, en concreto, del tipo de trenes de tiro animal los que se conocía con el nombre de *ferrocarril de sangre* y así consta en la instancia presentada por el Sr. Ferier el 1 de agosto de 1865,<sup>33</sup> donde describe que estaría destinado al servicio de las minas denominadas del Este: *Santa Ursula* y *Santa Adela* y que en su recorrido conduciría la carga de mineral desde las citadas minas, situadas en las proximidades de Saroia, hasta los hornos de Hirugurutzeta.

Las minas de *Miazuri* y *Aiztondo*, contaban también con sus respectivos trenes. Para el servicio de la primera se practicó un trazado siguiendo el curso de la regata del mismo nombre, para más adelante atravesar el monte Askain perforando cinco túneles y conduciendo el tendido por la misma cornisa, hasta llegar al alto de Embido en donde, por medio de dos planos inclinados, descendía hasta las instalaciones de Hirugurutzeta. El de Aiztondo, por su parte, recorría longitudinalmente el barranco de la regata del mismo nombre; lo accidentado del terreno le hizo indispensable disponer de sendos planos, uno en la cabecera, al pie de la cascada de Aiztondo, y otro al final del recorrido junto a los hornos.

Generalmente los empresarios ingleses de la época gozaban de merecida fama acerca de la no escatimación de medios a la hora de dotar de infraestructuras a sus instalaciones. Así quedó de manifiesto con las compañías inglesas, quienes en sus respectivos cotos repartidos entre Lesaka e Irun, antes de realizar un exhaustivo reconocimiento y evaluación de los filones, desplegaron unos modernos sistemas de arrastre que por si solos agotaron buena parte del capital de las referidas empresas, (más de dos millones de pesetas), cuando habían explotado a penas 150.000 toneladas<sup>34</sup>.

Estas sociedades montaron su centro de operaciones en Endarlaza donde disponían de las instalaciones pertinentes de manipulación, carga y descarga del mineral. En un principio actuaban la *Spanish Hematite Iron Company Limited* y *Bidasoa Iron Company Limited*, la primera era además, la concesionaria del ferrocarril de servicio particular y de uso público “Endarlaza –Irun”, pero que ante lo acuciante de su situación económica cedieron sus derechos a la nueva compañía, *Bidasoa Railway et Mines Limited*.<sup>35</sup> Disponían de varios cables o tranvías aéreos entre los que destacaba el que instalaron en Eskolamendi (Lesaka) de 1.200 m., dotado de máquina motriz, para el descenso del mineral de las minas de *La Albión* y *San Carlos*, que dio a la quiebra con la primera de las compañías cuando el referido tranvía estaba en disposición de funcionar.

Como el coto más importante de los que disponían era el de la mina de *San Fernando*, situado al pie de Aiako Harria, diseñaron un tren que llamaron de *Las Tres Coronas*, nombre con el que conocen en el lado francés al monte Aiako Harria. En este lugar la compañía inglesa disponía de taller-fragua, así como de una espectacular casa, con cantina y alojamiento para obreros, entre otras dependencias, conocida como

---

<sup>33</sup> A. M. I.: E-8-II - 9, p. 173.

<sup>34</sup> *Memoria Minas de Irun y Lesaca*, p. 6.

<sup>35</sup> *Gaceta de Madrid*, 4 de enero de 1889, p 30.

“Aireko Palazioa” y que con el paso del tiempo su nombre derivó en *Palacio de los ingleses*.

## 5-2 EL TREN DE “LAS TRES CORONAS”

Este tren, que partía de las citadas instalaciones de Aireko Palazioa, seguía una vía horizontal de 5 km. de longitud, practicada a 500 m. de altitud, hasta llegar el monte Pagogaña al que bordeaba para alcanzar su ladera Este, de donde partían dos potentes planos inclinados<sup>36</sup> con un longitud total de 1800 m., perfectamente instalados y dotados de buena maquinaria, llamados San Miguel y Txaradi. Estos desembocaban en el apeadero de San Miguel (cercano a Endarlaza), perteneciente a la vía general, donde las vagonetas descargaban el mineral sobre una plancha volada, que apoyaba sobre cuatro pilones de hierro y provista de coladeros por los que se vertía el mineral sobre los vagones del tren de la línea general *Endarlaza-Irun*.

La rivalidad y la falta del necesario entendimiento y colaboración, en las respectivas explotaciones mineras, por parte de la compañía inglesa y francesa fueron continuas durante sus años de convivencia y factor determinante en la disolución de las mismas. En lo único que se pusieron de acuerdo fue en la venta, al unísono, de todos sus bienes, cuando el industrial bilbaíno, Ortiz de Villacian, se interesó por comprar y unificar todo el coto minero y sus infraestructuras.

Quizás fue en la construcción del ferrocarril de *Las Tres Coronas* donde pusieron al límite sus desavenencias ya que el tren de la compañía inglesa, cuyos derechos de construcción adquirió la compañía *Spanish Hematite Iron Company Limited* en el año de 1876<sup>37</sup>, tenía una longitud de 4910 m. de los cuales sólo trascurrían sobre suelo de las concesiones propias de la compañía en 2790 m. teniendo que recorrer 2120 m. restantes sobre concesiones mineras de la compañía francesa y terrenos francos. Aunque la Ley de Minas de julio de 1859 y su actualización de marzo de 1868<sup>38</sup> no otorga a las concesiones mineras derecho alguno sobre la superficie del terreno, en este caso ocurría que algunas de las minas tenían sus filones en afloramiento y otras muy próximos a la superficie por lo que eran incompatibles los dos servicios, sin riesgos evidentes de hundimientos y accidentes. Ello hizo larga y tortuosa la construcción del ferrocarril mediando continuos informes de ingenieros y las intervenciones del Ayuntamiento, Diputación, Gobierno Civil e incluso del Ministerio de Fomento<sup>39</sup>.

Los puntos más conflictivos se centraban en los lugares conocidos como Xaguborda y Arbiungogaña, donde se cortaban en ángulos más o menos agudos tres filones, bien caracterizados, de hematites (mineral de hierro), pertenecientes a las minas *La Gracia* nº 144 y *San Enrique aumento* nº 182, por cuanto se llegó a tender un puente metálico para favorecer el paso del tren, perjudicando lo menos posible –si cabe-- a la compañía francesa, quien se veía obligada a fortificar sus galerías e imposibilitada de explotar a cielo abierto sus filones.

---

<sup>36</sup> *Memoria de las Minas de Irun y Lesaca*. p.6.

<sup>37</sup> A.M.I.: A-8-II - 2-2.

<sup>38</sup> A.M.I.: A-8-II - 1-7.

<sup>39</sup> A.M.I.: A-8-II- 2-2.

En el año de 1889 el ingeniero Sr. F. Gascue<sup>40</sup> presentó un informe en el que destacaba la no correcta actuación de la compañía inglesa. Un año después el conflicto estaba todavía en manos de una comisión provincial que procedió al deslinde de terrenos entre las dos compañías y, tras el estudio de los técnicos y en base a la Ley de Minas y la de Expropiación Forzosa, solicitaba una indemnización por daños y perjuicios, así como la paralización de las obras, hasta previo acuerdo, en el tramo en que el tren cruzaba las concesiones francesas.

Lejos de llegar a un acuerdo, seguían las alegaciones de la Compañía Inglesa y las reclamaciones de la Francesa, quien ante una providencia del Gobierno Civil de 13 de abril de 1891 ( por la que se daba prioridad a la construcción del citado tren sobre la explotación minera) presentó recurso de alzada ante el Ministerio de Fomento, quien dictó la Real Orden del 12 de junio del mismo año, revocatoria de la anterior providencia y que, tras escuchar a las partes y estudiar el informe realizado por los técnicos de la Jefatura de Minas, resolvió: 1º El alzamiento de la suspensión acordada respecto de la explotación del filón de la compañía francesa del Sr. d'Eichthal. 2º dar quince días de plazo al director de la compañía inglesa, Sr. Hamelin para la retirada del puente metálico colocado sobre el citado filón. 3º que esta providencia fuera cumplida, sin perjuicio de que los interesados utilizaran el recurso de alzada.

La Compañía Inglesa, consciente de la importancia que para su futuro tenía este tren y su conexión con el recién estrenado (1 de julio de 1890) *Irun – Enderlaza*, interpuso el pertinente recurso, pidiendo la aplicación del artículo 55 de la vigente Ley de Minas, referente a la propiedad del suelo y del subsuelo en lo referente a las concesiones mineras, y a cuándo procedía la expropiación forzosa del mismo.

El 10 de junio de 1892 se recibió una carta en el Ayuntamiento de Irun,<sup>41</sup> procedente de la Sección de Fomento del Gobierno Civil, en la que se comunicaba la R. O. siguiente: *Visto el expediente instruido por el gobierno de la provincia por el que declara aplicable el citado artículo 55, considerando que es el único punto que está llamado a resolver este Ministerio, el interpuesto por D. Clemente Hamelin como director gerente de la Compañía Inglesa de Minas, ya que la parte contraria no ha interpuesto recurso alguno. Habiendo tenido en cuenta, para esta aplicación, el resultado del expediente y de las últimas pruebas en las cuales aparece acreditado que el Sr. d'Eichthal de la compañía francesa, no es dueño del terreno que atravesará el ferrocarril minero, y por el contrario está demostrado que el propietario de dicha superficie ha concedido la autorización necesaria para el establecimiento de la línea y la circulación de trenes, por lo que se hace innecesaria la expropiación. Ante la consideración de los perjuicios incalculables que la paralización de la explotación ha supuesto, no solo a la compañía sino a la comarca y a un número considerable de obreros, que han acudido al Gobernador solicitando se resuelvan los obstáculos que impiden la circulación del tren. Ante las proporciones alarmantes que este conflicto pudiera tomar. **Resuelvo** se cumpla lo mandado en esta Soberana disposición en la que se permite la circulación de trenes por el ferrocarril minero, hoy en suspenso, a la sociedad “Bidasoa Railway and Mines Limited” la cual, bajo su responsabilidad y la de su Ingeniero Director, cuidará de que las obras necesarias a la circulación que se autoriza, se ejecuten con esmero y la solidez más escrupulosa, y continúe el expediente*

---

<sup>40</sup> A.M.I.: A-8-II- 1-3.

<sup>41</sup> A.M.I.: A-8-II- 2-4.

*de valoración y justiprecio de perjuicios al minero D. Adolfo d'Eichthal en la forma que tiene planteada este Gobierno.*

Una vez que se puso fin al conflicto, se procedió a la culminación de las obras y a la reanudación de las explotaciones mineras del coto *San Fernando*, contribuyendo así con importantes cargas al servicio del tren.

La noticia tuvo su repercusión internacional, de lo que se desprende que había intereses comerciales implicados con la resolución del conflicto. Así se hace ver en una carta enviada al consistorio irunés, por la prestigiosa empresa francesa, “Th. Mayer & Cº,” con domicilio en Burdeos, en la que se lee: [...] *Hemos sabido que la interrupción de la circulación sobre las vías férreas de la empresa “Bidasoa Railway and Mines Limited” dispuesta por la superioridad ha sido levantada. Lo que celebramos, y pedimos se sirva decirnos si dicha empresa ha vuelto a hacer expediciones de mineral al extranjero y más particularmente para las “Forges du Boucau” cerca de Baiona.*

La empresa *Forjas del Adour* situada en Boucau (Baiona), fue la principal importadora de los productos mineros del Bajo Bidasoa. Aunque Francia era una importante productora de hierro, apreciaban mucho, en el país vecino, la variedad de Hematites, principal exponente de nuestras minas, junto con los carbonatos, por lo que se demandaban grandes cantidades del mismo, que, mezclado con otras variedades férricas, proporcionaba un hierro de excelente calidad y aceptación en el mercado siderometalúrgico.

### 5-3 EL TREN DE LA COMPAÑÍA. FRANCESA

Hemos visto como el ingeniero francés Emilio Ferrier, continuó activando las explotaciones de varias minas, cuyos minerales eran conducidos a través de diferentes trenes de montaña, planos inclinados y cables aéreos hasta el lugar de Hirugurutzeta, donde poco a poco se había ido construyendo un centro de procesamiento del mineral, se levantaron los dos primeros hornos para calcinar el mineral, la fragua y otras dependencias mineras. El siguiente reto respondía a la necesidad de poner el producto en el mercado, o sea, la de colocar la mayor cantidad de mineral en el menor tiempo posible, para lo que se proyectó la construcción de un tren que, a lo largo del valle de Meaka, alcanzaría Irun y la ribera del río Bidasoa, donde se procedería al embarque del mineral.

Así, nos encontramos que el primero de agosto de 1865<sup>42</sup> el Sr. Ferrier se dirigió al Ayuntamiento solicitando autorización para la construcción de una vía férrea que facilitara el transporte del mineral: [...] *para dar impulso a los trabajos de dichas minas y para satisfacer los muchos encargos que nos han dirigido, ha sido obligado de tomar las medidas necesarias para aumentar su explotación [...]* y, consiguientemente, el transporte, pues reconoció el Sr. Ferrier, que con los sistemas tradicionales (carros de bueyes), se veían en la imposibilidad de llegar a un tráfico diario de 200 toneladas. Por lo que apunta la necesidad de proyectar la mencionada vía férrea.

El Ayuntamiento designó una comisión para que informara, previo estudio de la memoria y plano que acompañaban a la solicitud del Ingeniero francés, así como para que examinara “in situ” los terrenos, ya que el proyecto planteaba una desviación del camino rural del barrio de Meaka, la construcción de diferentes pasos y puentes para la no interrupción de las comunicaciones por los caminos rurales ordinarios y la navegación de gabarras y lanchas por los canales. La comisión informó favorablemente,<sup>43</sup> considerando oportuno que se procediera a la autorización, por estimar que las anchuras de los puentes y pasos, modificaciones y demás obras, eran suficientes para no interrumpir dichas comunicaciones, indicando la obligación de dar salida a las aguas de juncales y riberas librantes. Consideraba que se debía establecer en los pasos a nivel un servicio de vigilancia que interviniera en los momentos del paso del tren, siendo este servicio por cuenta del solicitante, de igual modo que el pago de las indemnizaciones a los propietarios y particulares, por la ocupación de los terrenos, correrían a cargo del interesado.

Observando también que, respecto al paso de nivel que proponía dicho proyecto para atravesar la Carretera Real, se debería recurrir a la Diputación de la Provincia para solicitar su establecimiento, (este tren atravesaba lo que hoy es la calle Uranzu y la Avda. de Navarra), también declinaban hacia personas técnicamente competentes el

---

<sup>42</sup> A.M.I: E-8-II-9, p.173.

<sup>43</sup> A.M.I: D-5 -2-7.

estudio de pesos y resistencias de los puentes. Su final, tras un recorrido de 3 km., en los que atravesaba los parajes de Ibarla, Bordatxuri y Aurbes, sobre una vía de 850 mm de ancho se proyectaba junto al río Bidasoa en lo que se denominaba “Muelle Rosario” en las inmediaciones de Axinzolua, (cerca de lo que hoy es la desembocadura del canal de Dunboa). Desde este punto se procedía a su trasbordo en barcazas –cuando las mareas lo permitían- para alcanzar la orilla francesa, donde la mercancía era cargada sobre los vagones de la compañía francesa del Midi.

A partir de 1901, se hizo cargo de las explotaciones mineras la compañía *Minas de Irun-Lesaca y Ferrocarril del Bidasoa*, quien consideró anticuado y poco rentable la descarga y posterior trasbordo en la orilla del río, mantenido hasta entonces por las desavenencias existentes entre las Compañías Inglesas y Francesa, por lo que se procedió a estudiar un cambio en el final del recorrido del tren, con objeto de hacerlo llegar hasta la estación de Mendibil, propiciando así, la descarga del mineral sobre los cargaderos de Kostorbe. Con el nuevo itinerario, se prescindía de pasar por las inmediaciones del casco urbano, para lo cual se diseñó un nuevo trazado que desviaba al tren desde el paso a nivel de Bordatxuri hasta Artiga, donde, más tarde, se construyó una estación-apeadero de empalme con la vía del Ferrocarril del Bidasoa, se llamó *Arteaga* y se inauguró en 1916. Las obras de este nuevo tramo consistieron, primeramente, en tender un puente sobre la regata, de forma que desde este punto transcurriera la vía por la margen derecha del río. Un poco más adelante, en Gaintzapi se perforó un pequeño túnel, y otro más en Tokigoxo, bajo la recién construida carretera al monte San Marcial (1899). Estos túneles eran tan bajos que al atravesarlos, el maquinista abatía por medio de un cable la chimenea de la máquina.

Para llevar a cabo esta remodelación hubo que equiparar el ancho de vía con la del tren del Bidasoa que era de un metro, por lo que se modificó el tendido desde Hirugurutzeta, adaptando también, los ejes de vagones y máquinas.

#### 5-4 EL TREN “ENDARLAZA – IRUN”

Este tren conocido popularmente como *El Tren Txikito*, creado para satisfacer las necesidades del transporte minero de la zona, fue el precursor del Ferrocarril del Bidasoa. Como se recordará, las Compañías inglesas habían situado en el lugar de Endarlaza su centro de operaciones a donde hacían concluir todas sus extracciones, para, desde allí, conducir las en gabarras a través del río. Estas embarcaciones descendían hacia Irun impulsadas por la corriente y guiadas por dos gabarreros, uno en popa y otro en proa, provistos de largas pértigas de las que se ayudaban para impulsar y evitar los escollos. Las conducían hasta la orilla francesa en las cercanías del Puente Internacional, en donde se disponía de un apartadero para cargar el mineral sobre los vagones de la compañía del Midi, que lo conducían a los puertos de Baiona y Burdeos para su posterior embarque a Rotterdam, Hamburgo y el Reino Unido.

En 1882 se construyeron los altos hornos de *Forjas del Adour* en Baiona, empresa que experimentó un rápido crecimiento industrial y aumento de la producción, lo que derivó en una mayor demanda de materia prima, llegando a suponer la absorción de la mayor parte de la producción irunesa.

Ello condujo a las compañías inglesas a replantearse su sistema de transportes, dado que con estos medios, además de ofrecer un mal servicio, aumentaban los costes repercutiendo en el precio final del producto. Teniendo en cuenta que el valor fijado por los importadores consistía en precio franco sobre vagón francés, había que buscar una alternativa rápida y rentable, por lo que se estudió la posibilidad de construir una vía férrea, paralela al río, por la que conducir los minerales hasta su enlace con las grandes líneas internacionales.

En la sesión municipal del Ayuntamiento de Irun del 8 de mayo de 1872,<sup>44</sup> se leyó una exposición, de fecha 22 de marzo del mismo año y presentada por el Sr. Conde John de Kranchy, manifestando el proyecto *de un tranvía o ramal de camino de hierro que trata de construir desde el puente de Endarlaza a la Estación del Camino del Norte de esta Villa*. Junto a la memoria y planos del proyecto, estaba la petición al Sr. Alcalde para que se sirviera declarar de utilidad pública la referida obra, y se pudiera proceder a la expropiación. El Ayuntamiento, de acuerdo con la petición y consciente de la importancia que suponía el proyecto de un ferrocarril para la Villa, acordó dar curso al expediente. No disponiendo de Arquitecto municipal, se nombró al ingeniero D. Francisco Lafarga, de San Sebastián, para que elaborase el informe pertinente.

Un mes después, el 17 de junio de 1872, se presentó el informe del ingeniero donostiarra, en el que tras alabar la importancia de la obra y comparar el proyecto con los ferrocarriles de la cuenca minera de Bilbao, predispuso a la administración de la Villa a que, en base al artículo 8 de la Ley de 14 de noviembre de 1868, que trata de la

---

<sup>44</sup> A.M.I.: A-I- 95, fol. 125 vº.

utilidad pública de una obra, diera su rotundo apoyo a la idea. El citado artículo de la Ley de Obras Públicas, ordenaba se oyese a un facultativo para que emitiera su dictamen, por lo que el Sr. Lafarga manifestó<sup>45</sup> haber estudiado los planos y haber practicado un detenido reconocimiento sobre el terreno, observando que se causara el menor daño a los terratenientes y particulares, tratando de aplicar las expropiaciones, satisfaciendo a las dos partes.

Igualmente señalaba haber estudiado la obra en lo concerniente a las pendientes, el trazado de curvas y el ancho de vía, (consistente en una yarda inglesa = 0,914 m.), observando las circunstancias especiales que concurrían derivadas de las servidumbres de caminos, vías y caños de desagüe que atravesaba el ferrocarril. Consideró que todos ellos se hallaban salvados mediante pasos a nivel, puentes o pasos superiores, para los que no obstante, marcó el Ingeniero unas pautas mínimas de anchura y altura, teniendo en consideración para ello, las más altas mareas de septiembre, de manera que el dominio público se hallara sin ningún entorpecimiento. De igual manera se mostró conforme con la nueva tarifa de explotación, modificada a la baja, por el Conde J. de Kranchy en escrito remitido el 15 de junio del mismo año, que sería aplicada para todo el que deseara usar el ferrocarril, y por último indicaba que esta concesión caducaría si el ferrocarril no se hallara construido a los tres años de obtener la autorización.

Leído y escuchado el informe de Lafarga y considerando a su tenor que la obra representaba una mejora para la Villa, teniendo por objeto directo proporcionar usos y beneficios comunes a los pueblos de la cuenca del Bajo Bidasoa, así como un aumento de la mano de obra; resultando, además, que el objeto de la vía era transportar primero unas veinticinco mil toneladas por mes de mineral de hierro procedente de las minas que el mismo Sr. Kranchy tenía en explotación y segundo carbón, granos, piedra, leña, líquidos y demás artículos que los particulares o el público quisieran conducir; y dando cuenta de que se habían salvado todos los requisitos que señala la Ley de 14 de noviembre del 68, el Ayuntamiento resolvió declarar de utilidad pública la obra presentada por el Sr. Kranchy.<sup>46</sup> Por parte del Gobernador Civil mereció la aprobación por Providencia expedida el 19 de octubre del 72, resolución que se hizo manifiesta por la R. O. del 19 de noviembre de 1872.

El proceso de construcción del nuevo ferrocarril, no estuvo exento de polémica, pues un grupo de vecinos de Irun protestó ante el Ayuntamiento, solicitando se desestimara el proyecto, llegando, incluso, las reclamaciones a la Diputación Foral de Gipuzkoa, quien terminó resolviendo a favor del Consistorio irunés. Pero las reclamaciones iban subiendo de tono y de la Diputación pasaron al Gobierno Civil donde se gestionaron ante las más altas instancias del Estado las quejas de los vecinos.

El Ayuntamiento de la Villa recibió un escrito del Gobierno de la Provincia en el que se da cuenta de una carta enviada por el Exmo. Sr. Ministro de Fomento<sup>47</sup> en la que se analiza el recurso interpuesto por varios vecinos de Irun contra la construcción del ferrocarril del Sr. Kranchy y su declaración de utilidad pública dando cuenta de que la instrucción del expediente se había realizado conforme a las disposiciones legales, que el ferrocarril tenía por objeto principal el tránsito de mercancías en la cuenca del Bajo Bidasoa pero que, también, afectaría a la zona del Baztán.

---

<sup>45</sup> A.M.I.: A-8-II -1-4.

<sup>46</sup> A.M.I.: A-I-95, fols. 136 vº - 137 vº.

<sup>47</sup> A.M.I.: A-8-II -1-4.

Apunta el mismo escrito que al puerto de Pasajes, en el que se estaban ejecutando importantes obras, había de reportar ventajas de consideración por ser el puerto obligado donde el ferrocarril proyectado había de depositar o transbordar la mayor parte de sus transportes, por lo que en el presente caso se consideró, tanto más la utilidad pública de la obra en cuanto a considerar su repercusión sobre los intereses generales. Considera que la variación del trazado que se había propuesto, además de aumentar los costes, no salvaría en principio la expropiación forzosa ni tampoco la reclamación relativa al obstáculo que había de constituir para el paso de barcos a la vela el puente sobre el canal de Istillago, así como la que se refería a los daños y perjuicios en las propiedades que habían de ocuparse. No eran pertinentes para la cuestión de la utilidad pública y, por todo ello indica: [...] *que S. M. el Rey conformándose con lo propuesto por esta Dirección General, ha tenido a bien confirmar en todas sus partes, la providencia dictada por el Gobierno de la Provincia de Gipuzkoa, desestimando la alzada interpuesta por los recurrentes.*

Una vez que se hubieron dilucidado las protestas, el Gobierno de la Provincia pasó a informar al Ayuntamiento<sup>48</sup> sobre la nómina de dueños de las propiedades, que habían sido definitivamente ocupadas para la realización de las obras del tren de *Endarlaza a Irun*, propuestas por el Sr. Kranchy y declaradas de utilidad pública por R.O. de 19 de noviembre de 1872, a fin de que, cumpliendo con lo propuesto en el artículo 3º del Reglamento de 27 de julio de 1853, se sirviera dar debido conocimiento a los interesados.

Vencidas las formalidades, dieron comienzo las obras con la pertinente solicitud de autorización,<sup>49</sup> promovida por el Sr. Kranchy y sus socios Richard Fernelly y Philip Vanderbyl, como representantes de *Minas Inglesas del Bidasoa* (nombre que englobaba a las dos primeras Compañías Inglesas), que solicitaban mover el mojón que marca la divisoria entre Irun y Lesaka, con motivo de realizar un ensanche al puente de Boga y al camino que conduce del puente de Endarlaza al molino harinero del mismo nombre pasando, por el mencionado puente de Boga.

Estas obras produjeron muchas protestas por parte de los vecinos de Endarlaza que no veían con buenos ojos que se modificara su hábitat en aras de unas operaciones que a ellos les suponían, en un principio, más problemas que beneficios, siendo constantes sus reclamaciones. Pero, una vez más, la guerra (2ª Guerra Carlista 1872-1876) puso un largo paréntesis, paralizando los trabajos durante varios años. Hay que recordar que, precisamente, este lugar cruce de caminos entre Gipuzkoa, Navarra y Francia fue escenario de sangrientos episodios para los que baste recordar al guerrillero “El Cura Santa Cruz,” cuyas andanzas hicieron tristemente famoso a este lugar.

El primero de agosto de 1876 se reanudaron los trabajos, para lo cual se solicitó un permiso al Ayuntamiento por parte de la sociedad *Bidasoa Iron Company Limited*, una de las compañías que conformaban la conocida como (*Minas Inglesas del Bidasoa*); todo ello<sup>50</sup> con arreglo a lo previsto en el artículo 27º de la Ley de Obras Públicas de 3 de agosto de 1866, para establecer un embarcadero o depósito de minerales a la orilla del Bidasoa, situado en la margen derecha del río. Fue llamado de

---

<sup>48</sup> A.M.I.: A-8-II-1-4.

<sup>49</sup> *Ibidem*.

<sup>50</sup> A.M.I.: A-8-II -1-3.

San Carlos, por ser éste el nombre de la mina que lo alimentaba, y punto final del tranvía aéreo por el que se descendía el mineral.

Esta petición que contaba con el visto bueno del Ayuntamiento se trasladó al Ministerio de Fomento que, de acuerdo con el dictamen emitido por la Junta consultiva de Caminos Canales y Puertos, autorizó el proyecto, por R.O. emitida el día 9 de enero de 1877, apareciendo publicada en la Gaceta de Madrid del día 16 del mismo mes. Entre los preceptos de obligado cumplimiento que hacía observar la mencionada R.O. caben destacar, por su singularidad, los apartados: 5º y 8º que decían así:

*5º, Por ningún concepto se permitirá que se estacionen los vehículos y caballerías del ferrocarril minero sobre el paso de la carretera, el cual se hará de manera que no se pongan obstáculos a la circulación (hay que indicar que la Compañía disponía de un pequeño tendido de vías con tiro animal en las inmediaciones).*

*8º, Esta concesión tendrá el carácter de provisional, y se considerará caducada cuando la Compañía termine su ferrocarril minero del Bidasoa a la estación del Norte de Irun.*

En efecto así ocurrió, cuando la Empresa terminó de construir el ferrocarril, trasladó el embarcadero-depósito a la orilla izquierda del río, situándolo junto a la casa Etxetxuri, centro de operaciones al que descendían los cargamentos de las diferentes minas del lugar, principalmente las del grupo de *Eskolamendi* (Lesaka).

El embarcadero provisional, situado en la margen derecha del río utilizaba un puente, diferente al que disponía la carretera y situado aguas arriba de éste, del que hoy sólo se pueden ver, en ambas orillas del río, los dos machones de piedra sobre los que se asentaba, pero del que son fieles testigos diferentes mapas depositados en el Archivo Municipal de Irun.<sup>51</sup> Es éste un dato a tener en cuenta pues hasta hoy no existía constancia de que sobre el río Bidasoa hubiera habido dos puentes simultáneos.

Como se ha avanzado, las obras del tren, se vieron desde sus comienzos envueltas en continuas protestas y pleitos promovidos por vecinos y particulares, además de tener que sufrir la paralización durante los años de la guerra. Ello dio el traste con el capital de la empresa, haberes que se encontraban muy menguados por otras inversiones como las llevadas a cabo en la instalación y montaje del tranvía aéreo de *Eskolamendi*, y porque en contrapartida, no se había comenzado a trabajar a pleno rendimiento en las minas, afectadas igualmente, por el conflicto bélico.<sup>52</sup>

Así, nos encontramos que diez años después de la concesión del ferrocarril éste no había concluido, pero además se recibió en el Ayuntamiento de la Villa un escrito con fecha 10 de febrero de 1882, firmado por el vecino de San Sebastián D. Fernando Martínez y Martínez en el que exponía, de manera extensa, una reclamación en base a la instancia que en su día presentara el Sr. Kranchy solicitando la declaración de utilidad pública a la obra del ferrocarril *Endarlaza – Irun*. Concesión que obtuvo del consistorio y que posteriormente se vio ratificada por R.O. de 19 de noviembre de 1872.

---

<sup>51</sup> A.M.I.: A-8-II -1-6.

<sup>52</sup> *Memoria de las Minas de Irun y Lesaca*, p.7.

Cuyos trámites se basaron en el informe técnico que redactó el ingeniero Sr. Lafarga que, en su apartado 7º, decía así: *Esta concesión caducará, si el ferro-carril no se ha construido a los tres años de tener la autorización para llevarlo a cabo, para cuyo acaso se reserva el Ayuntamiento el poder conceder la misma obra si hay quien la solicite.*<sup>53</sup> Al amparo de lo reflejado en el mencionado artículo el Sr. Martínez solicitó al Ayuntamiento, que declarara caducada la concesión otorgada al Sr. Kranchy, y en su lugar y sustitución se confiriera dicha concesión al exponente, bajo las bases y condiciones estipuladas anteriormente.

Dicho escrito fue leído y tratado, en la sesión celebrada por el Consistorio al día siguiente, y ante la importancia y repercusión que entrañaba el asunto, se acordó dejarlo sobre la mesa, solicitando todos los antecedentes para su posterior estudio. Pero, realizado éste y ante la complejidad que presentaba, decidieron pasar la exposición con su historial a consulta de los abogados donostiarras, Pedro Nolasco Sagredo y Eduardo Echeverría.<sup>54</sup>

Recibido en el Ayuntamiento, con fecha 2 de marzo de 1882,<sup>55</sup> el dictamen elaborado por los mencionados letrados, fue leído en la sesión del día cuatro del mismo mes. En él se exponían los hechos y tras analizarlos inferían en que si bien la declaración de utilidad pública de una obra por parte de la Corporación local era suficiente para la concesión de la misma, con arreglo al artículo 2º del Decreto Ley de 14 de noviembre de 1868, cuando una obra pública hubiese de ejecutarse dentro del dominio público, en todo o en parte, debería preceder una autorización del Gobierno, que según el apartado 5º correspondía al Ministerio de Fomento.

Observaba, por otro lado, el dictamen que como sí se ocupaba terreno de dominio público en varios puntos y principalmente en el puente a realizar sobre el canal de Istillago, (hoy puente sobre La Bañera en la calle Santiago), procedía en este caso cumplir dicho tramite, resaltando que en uno de los considerandos de la R.O. de 19 de noviembre de 1872 se hacia mención expresa a dicho puente.

Concluyendo, que según el artículo 68 de la Ley de Obras Públicas de 13 de abril de 1877, dependiendo de quien fuese el otorgante de la concesión, de él dependía su declaración de caducidad, no procediendo en ningún caso su realización sin la apertura previa de un expediente, en el que se oyerá al concesionario. Que mientras no se declarara la caducidad, subsistía legalmente la concesión, no pudiendo admitirse proposición alguna a un tercero.

En virtud de este dictamen el Ayuntamiento acordó dirigirse al Excmo. Sr. Gobernador Civil y al representante de la Compañía Minera concesionaria de dicho ferrocarril para averiguar si se había obtenido o no del Ministerio de Fomento la orden pertinente a que se refiere el informe.

Con fecha de 25 de marzo de 1882 se leyó en la sesión municipal un escrito de D. Félix Velasco, representante de la Compañía Inglesa, en el que manifestaba que no le constaba si recayó o no resolución del Ministerio de Fomento sobre la instancia elevada por el Sr. Kranchy para la obtención de permiso por la ocupación de dominio

---

<sup>53</sup> A.M.I.: A-8-II -1-5.

<sup>54</sup> A.M.I.: A-I-100, fols. 109rº-109vº.

<sup>55</sup> A.M.I.: A-8-II- 1-5.

público en la construcción del puente de Istillago. Indicaba, también, que habían pasado diez años y que el domicilio social de la Empresa radicaba en Londres. El Ayuntamiento le contestó instándole a que averiguara en la citada compañía cuanto fuera posible. De igual forma, el Gobierno de la Provincia envió un oficio, del que se hizo descargo en la sesión de 6 de mayo de 1882, en el que refería que no constaba, en el expediente de su referencia, si se obtuvo la necesaria autorización del Ministerio.

Velasco, procurador del Juzgado de Primera Instancia del partido de San Sebastián, en calidad de apoderado y representante de la Compañía o Compañías Inglesas de Minas, según aparece inscrito en la notaría de D. Joaquín Elósegui de esta vecindad, se dirigió de oficio al Ayuntamiento, el 13 de mayo de 1882,<sup>56</sup> para poner en su conocimiento que, con relación a la solicitud de caducidad y posterior traslado de titularidad hacia su persona por parte del Sr. Martínez, se veía en la obligación de poner en conocimiento del Municipio que el citado señor Martínez, fue empleado y agente retribuido de la Compañía Inglesa, contra la que estaba litigando. Hacía constar como sabía que el ferrocarril de las empresas que representaba está inscrito en el Registro de la Propiedad del Partido sin condiciones ni restricciones, siendo los derechos, reales y de propiedad. Según su alegato, en ningún expediente administrativo podía decretarse la nulidad de derechos inscritos en el Registro, y sólo se podía recurrir la vía judicial, interponiendo una demanda, que conduciría a la toma de decisión del tribunal competente. La actitud defensiva adoptada por la Compañía Inglesa en defensa de sus derechos de concesión, dejaron aparcadas las ansias del Sr. Martínez por hacerse con el ferrocarril.

También hay que decir que, en 1880 llegó a Irun como nuevo director de la *Bidasoa Railway and Mines Limited*, D. Eduardo Clement Hamelin, hombre dinámico y emprendedor, bajo cuya administración se reanudaron los trabajos del tren, dirigiendo las obras hasta su conclusión realizando también los apeaderos de Paseo Colón y Behobia, la casa de “Las Tres Coronas” o lo que más tarde se dio en llamar, Castillo de los Ingleses, y terminó de remodelar la estación central de Irun-Mendibil, en Kostorbe.

Hamelin, en oficio dirigido al Ayuntamiento el 11 de mayo de 1883, redactado en francés,<sup>57</sup> se presentó ante el Consistorio como el director de la compañía *Bidasoa Railway and Mines Limited*, constituida regularmente desde el 24 de febrero de ese mismo año. Representa la hegemonía de las compañías *Spanish Hematites Iron Company Limited* y *Bidasoa Iron Company Limited*, en virtud de cesión de sus derechos, otorgada por dichas entidades y que se vió reflejada posteriormente en la *Gaceta de Madrid* del 4 de Enero de 1889, que indica que esta Sociedad tenía por objeto la terminación de los trabajos de la línea “Endarlaza-Irun”, de la que restan sólo 4 km. Justificaba el retraso en los impedimentos impuestos por la Guerra Carlista, así como la negativa de la Compañía del Norte en autorizar el cruce de sus vías con las del ferrocarril minero, facilitando con esta unión los transportes entre ambas compañías.

Indicaba también que, ante la superación de los problemas se encontraban en condiciones de terminar la obra, toda vez que se había conseguido el 7 de agosto de 1890 autorización previa de: [...] *apertura del ferro-carril de “Irun a Endarlaza”, aisladamente y entendiéndose que esta apertura no consiente el servicio combinado*

---

<sup>56</sup> A.M.I.: A-8-II -1-5.

<sup>57</sup> *Ibidem*.

con la línea de “Burgos a Irun” hasta que ambas compañías acuerden el Reglamento especial de explotación...<sup>58</sup>. Pero la efectividad en las gestiones realizadas por el Sr. Hamelin determinó que una semana después se recibiera la R.O. definitiva por la que se concedía el acuerdo de: [...] *enlace y explotación para el servicio combinado entre la línea de Burgos a Irun y la de este punto a Enderlaza....* De igual manera informaba que contaba con la autorización para la interconexión de las vías con la Compañía Francesa. También se recibió, el 20 de agosto de 1890, a través de una R.O., aprobación del proyecto de muelles para la estación de Irun.<sup>59</sup> Hamelin puso en conocimiento del Ministerio de Obras Públicas sus intenciones de renovación de las obras, a lo que esta entidad pública contestó que no veía ningún inconveniente a que la concesión fuese reconstituida. De igual manera comunicó al Sr. Alcalde que, el Gobernador de la provincia disponía de un dossier completo junto a la contestación enviada de Madrid, esperando en breve la respuesta.<sup>60</sup> Por último le pedía que en el interés de la Villa y de los obreros, apoyara ante el Gobernador, la legítima solicitud, al objeto de poder empezar cuanto antes las obras. Finalmente el Ayuntamiento cursó la recomendación en oficio fechado el 14 del mismo mes.

Por parte del Director de la compañía inglesa se siguieron remitiendo escritos al Consistorio en los que informaba, adjuntando documentación y planos, de reformas de caminos, construcción de puentes y otros proyectos que sometía a su aprobación. En Kostorbe, por ejemplo, solicitó modificar el trazado, corrigiendo la pronunciada pendiente del camino que estaba frente al cementerio,<sup>61</sup> obra que dirigió el arquitecto de la Villa, Señor Arístegui, ya que toda esta zona había que acondicionarla para que pudiera albergar la estación central, los talleres y cocheras así como un apartadero de vías muertas, que, años más tarde, se utilizaron para desdoblarse los servicios de viajeros y de mercancías, pudiendo llegar estos últimos, hasta el cargadero de mineral sin necesidad de pasar por el andén destinado a viajeros.

La oportuna autorización se concedió el 11 de agosto de 1883.<sup>62</sup> Asimismo se procedió a la construcción de un puente para facilitar el paso inferior en el punto denominado “Cuatro Caminos”.<sup>63</sup> De este puente se conservan las paredes de mampostería de granito, es el que da paso a la Avda. de Iparralde bajo la variante norte de Irun, representa uno de los pocos vestigios que quedan del paso de las vías del tren.

El 14 de agosto de 1883, se presentó para su aprobación el vial que de Kostorbe llegaría hasta Artiga (sobre cuyo talud ensanchado, se asienta hoy la citada variante norte de Irun), con los planos de puentes a realizar sobre los canales de Istillago y Osinbiribil los cuales tendrían una altura máxima de 2,45m. y 3,25m., considerando las mareas más altas. El Ayuntamiento, en este caso, accedió a conceder lo solicitado en sesión del 18 de agosto.<sup>64</sup>

---

<sup>58</sup> A.M.I.: A-8-II, 1-3.

<sup>59</sup> A.M.I.: A-8-II, 2-2.

<sup>60</sup> A.M.I.: A-I-101, fol.143vº.

<sup>61</sup> El cementerio estuvo ubicado frente a la iglesia del Juncal hasta 1885, en que se decidió su traslado a Kostorbe, donde permaneció hasta 1901, fecha en la que se instaló definitivamente en los actuales terrenos de Blaia.

<sup>62</sup> A.M.I.: A-I.102, fol.22vº.

<sup>63</sup> A.M.I.: A-I-102, fol. 5vº.

<sup>64</sup> A.M.I.: A-I-102, fol.25vº.

El 14 de septiembre del mismo año<sup>65</sup> se presentaron, para su aprobación los proyectos de construcción de tres puentes, el primero correspondía al plano del puente a edificar sobre el canal de Artiga, con una altura de 3,20 m., cuyo permiso dependía sólo del Consistorio municipal; el segundo estaba ubicado sobre la ruta de Irun a Behobia, para el que intervino la Diputación y el tercer puente se situaba sobre la ruta de Behobia a Pamplona para el que se requería el concurso de la Diputación de Navarra, además de las instituciones guipuzcoanas.

En el mismo escrito se comunicaba que para los desvíos de las aguas se realizarían las oportunas canalizaciones a base de grandes tubos, para que tanto el agua de lluvia como la de las más altas mareas se pudieran conducir de izquierda a derecha por debajo de las vías del tren. Por todo ello se rogó al Consistorio promoviera las formalidades convenientes ante las Diputaciones para la obtención de los oportunos permisos. El Ayuntamiento autorizó la construcción del puente de Artiga en sesión del 1 de octubre de 1883, y el 14 de abril de 1884, el arquitecto Juan José Aguinaga, certificó la liquidación de las obras del canal de Istillago.<sup>66</sup>

En el último año citado, todavía no se habían realizado las obras de los puentes de Behobia como se desprendía del escrito enviado por Gustavo Parmentier, apoderado de Clement Hamelin (redactado en francés, como todos los anteriores) por el que expresaba su desacuerdo con las quejas de algunos vecinos disconformes con las dimensiones de los puentes que, según la Compañía, superaban las medidas expresadas por la Ley para caminos particulares. Con fecha de 30 de agosto la Corporación Municipal respondió advirtiendo que hasta que no se acallaran debidamente las reclamaciones no cumplimentaría la solicitud,<sup>67</sup> habida cuenta de que no eran estas las únicas protestas que últimamente se habían recibido ya que los vecinos de Endarlaza se quejaban por haber perdido la fuente pública del lugar, llamada de “Morrua,” solicitando su reposición, y como consecuencia de los desperfectos y cerramientos causados en el camino carretil que conducía del puente de Boga al molino, para lo que solicitaron la intervención del notario Pedro de Indart del colegio de Pamplona, quien levantó acta de los hechos.

Hasta de la provincia de Navarra llegaban reclamaciones, inducidas en este caso por el capataz de camineros, debido a desperfectos como el derribo sin permiso, de varios metros de pretil y otras obras menores, por lo que la Diputación solicitó, incluso, una multa de veinte pesetas. Se llegó ante esta situación al extremo de crear una comisión encargada de repasar todo el recorrido, escuchando las reclamaciones de los afectados y elaborando una nómina de todos ellos.<sup>68</sup> De entre todas las quejas formuladas, la más representativa, por tratarse de un trayecto de uso cotidiano, fue la referente a las obras del camino que conducía del puente de Endarlaza al de Boga y de este al molino harinero, que hoy todavía se conserva, situado en la orilla derecha de la regata de Endara, siendo objeto de demanda por parte de los dueños del molino, la sociedad *Ocaranza, Madariaga y Tellechea*, (concesionaria de minas), para lo que contaban con el asesoramiento del abogado donostiarra Pedro Nolasco Sagrado.<sup>69</sup>

---

<sup>65</sup> A.M.I.: A-8-II 1-5.

<sup>66</sup> A.M.I.: A-I-102, fol. 173.

<sup>67</sup> A.M.I.: A-8-II 1-6.

<sup>68</sup> *Ibidem*.

<sup>69</sup> *Ibidem*.

Dichas obras consistían en el desvío y modificación del camino, la construcción de un nuevo puente sobre la regata de Endara, entre el molino y el puente de Boga y el ensanchamiento de este último, para lo cual la compañía inglesa ya disponía del visto bueno de la Diputación de Navarra, y en fecha de 28 de septiembre de 1885 remitió los planos a los Ayuntamientos de Irun y Lesaka, indicando el deseo de iniciar los trabajos de forma inminente. Ante lo acuciante de las obras y la necesidad de mantener un buen entendimiento con el Consistorio, de quien emanaban los permisos pertinentes, se procedió a la restitución de la fuente y a la reparación de todos los desperfectos, por lo que se recibió en el Ayuntamiento de Irun un oficio de fecha 20 de marzo de 1886 en el que la compañía inglesa manifestaba haber satisfecho todas las demandas, al tiempo que se disculpaba el gerente, Sr. Parmentier, indicando que en calidad de extranjero, no cree hallarse obligado a estar al tanto de los pormenores de la legislación, solicitando al Alcalde la condonación de la sanción impuesta, petición que fue dispensada en atención a la importancia que al ferrocarril se le daba para el porvenir de Irun.

Mientras tanto, hubo que gestionar ante el Ministerio de Fomento un nuevo permiso de concesión de obra, ya que, como se recordará, el otorgado por R.O. de 19 de noviembre de 1872, lo era en base únicamente a la declaración de utilidad pública declarada por el Ayuntamiento, pero carecía de la autorización expresa de Fomento, siendo esta preceptiva ya que se ocupaban terrenos de dominio público. Por todo ello, Félix Velasco, como procurador y en nombre de las Compañías *Spanish Hematite Iron Company Limited* y *Bidasoa Iron Company Limited* solicitó la concesión, a pesar de estar ya construido casi en su totalidad. Para ello se volvió a alegar como principal objetivo, el transporte de minerales y otros productos, haciendo hincapié en que los gastos de transporte se verían reducidos en un 50%, comparándolos con los medios hasta ahora habituales, valorando a este medio de comunicación, rápido y económico, como el sustento laboral de muchas familias.

A este respecto, Clemente Hamelin se dirigió al Ayuntamiento de Irun, a través de un escrito fechado el 10 de abril de 1886,<sup>70</sup> para informar de que habiendo sido presentados los planos y demás documentos referentes al ferrocarril “Endarlaza-Irun” al Ministerio de Fomento, éstos habían sido aprobados, esperando recibir en breve la pertinente autorización de la concesión y apertura de la línea. Indicaba también, que el Gobernador de la Provincia se encontraba al corriente de las disposiciones del Gobierno, en lo que se refería a los trabajos ejecutados y a los que se hallaban en curso de ejecución.

En la sesión del pleno municipal del día 9 de octubre de 1886 se dió lectura a un oficio del día siete del mismo mes del Sr. Gobernador Civil, por el cual se manifestaba que se establecía un periodo de quince días, para la audiencia de la Corporación municipal, no así de exposición pública, del proyecto de ferrocarril minero “Endarlaza-Irun,” pudiendo presentar todo género de reclamaciones. El Ayuntamiento devolvió el proyecto, indicando estar conforme con todos sus puntos, pero lo hizo dos meses después y previa rigurosa petición por parte del Sr. Gobernador quien amonestó a las autoridades locales por tan inexplicable tardanza.

A través de la Real Orden otorgada el 24 de diciembre de 1888 se consiguió la concesión por 99 años de la construcción y explotación, de una línea para ferrocarril

---

<sup>70</sup> A.M.I.: A-8-II-1-6.

económico, de servicio particular y de uso público para el transporte de minerales y mercancías, autorizando, al mismo tiempo, la ocupación de terrenos de dominio público.<sup>71</sup>

Vista a su vez la R.O. de 23 de marzo de 1887, por la que se aprobaron con varias prescripciones el proyecto primitivo del ferrocarril, y la R.O. de 28 de septiembre del mismo año que reconocía como peticionaria de la concesión del citado ferrocarril a la sociedad inglesa *Bidasoa Railway and Mines Limited*, y en nombre de ella a su director, D. Eduardo Clemente Hamelin, en virtud de la cesión que a su favor hicieron las otras dos compañías inglesas antes citadas, todo parecía estar resuelto. Igualmente se autorizaba a la “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España” para que según, disponía el artículo 2º de la R.O. de 9 de agosto del mismo año, construyera y explotara las vías, agujas y cruces necesarios para el enlace de este nuevo ferrocarril con el de la línea de Burgos a Irun, a la altura en que este se unía con la vía francesa del “Ferrocarril del Midi.”

La concesión se otorgó con arreglo a la Ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877. Del pliego de condiciones destacamos, tal como avanzábamos, que se extendía por espacio de noventa y nueve años, pasando luego a ser propiedad del Estado, no pudiendo exigir el concesionario por el uso de este ferrocarril precios mayores que los establecidos en la tarifa aquí aprobada. El material móvil que como mínimo había de disponer para su explotación era de tres locomotoras, cuarenta vagones abiertos adecuados al transporte, así como elementos de carga y descarga. Se establecerían, de momento, estaciones y cargaderos de mineral, tanto en origen como en destino, por lo que se procedió a construir la estación de Enderlaza, en las inmediaciones del puente de Boga.<sup>72</sup>

Cuando todo parecía indicar que se estaba llegando al final, se recibió una notificación, con fecha de 31 de diciembre, a la que se dio lectura en la sesión del 4 de enero de 1890.<sup>73</sup> En ella se comunicaba por parte del Ministerio de Fomento que para conseguir la apertura de la línea se imponía la obligación de rehacer el puente del cementerio, aumentando su anchura de tres a cinco metros. La Compañía comunicó al Ayuntamiento que había puesto a sus obreros a trabajar para restablecer el citado puente, tal y como lo requería el Sr. Ingeniero, dando las indicaciones oportunas a su personal para que en el plazo que duraran dichas obras se mantuviera siempre expedito el camino al tránsito de personas y carros.

A los diez años de su incorporación a la dirección de la empresa y tras varios años de obras, litigios y problemas, por fin el Sr. D. Clemente Hamelin, pudo ver terminados, salvo detalles, los trabajos a finales de 1889, procediéndose a la inauguración el 1º de julio de 1890, dando comienzo en los primeros meses de este año el transporte de minerales. Estimando la compañía que iniciaría el tráfico de mineral con el aporte de unas trescientas toneladas por día, habida cuenta de que no todas las galerías se encontraban abiertas ni a pleno rendimiento.

---

<sup>71</sup> *Gaceta de Madrid*, 4 de enero de 1889, p.30.

<sup>72</sup> *Ibidem*.

<sup>73</sup> A.M.I.: A-I-108, fol. 114vº.

## 6.- REPERCUSIONES SOCIO - ECONÓMICAS

La trascendencia del nuevo ferrocarril y del entramado minero del Bajo Bidasoa, que llegó a contar con más de 1.700 hectáreas, rebasaba a todas luces nuestras fronteras. Así se desprende del interés mostrado por empresarios y técnicos de diferentes países europeos.

El 15 de abril de 1889 se recibió la importante visita del director de *Forjas del Adour*, acompañado de tres ingenieros franceses, que, tras recorrer todas las instalaciones, quedaron gratamente impresionados de su condición e importancia. En el espacio de seis meses las explotaciones mineras y las instalaciones ferroviarias fueron visitadas por comisiones de ingenieros belgas, ingleses y franceses, coincidiendo todos en resaltar la importancia de las mismas.<sup>74</sup>

Todo este complejo industrial compuesto por el ferrocarril, las minas, los talleres, etc., tuvo una especial trascendencia para la economía de Irun, si atendemos a los datos referentes a la nómina de obreros que dependían de la *Bidasoa Railway and Mines Limited* en 1889. Los operarios que trabajaban en el taller ascendían a 54, que sumados a los 75 que se encargaban de los trabajos preparatorios de las veintidós galerías mineras cuya longitud total alcanzaba los 1746 m. y a los 316 operarios que se hallaban dedicados a las obras del plano inclinado y del tren de Endarlaza, alcanzaban la nada desdeñable cantidad de 445 empleados, representando un total medio de haberes de 1.112 pts. diarias que se consumían en la localidad, contribuyendo al dinamismo económico de la Villa, gracias a una empresa que se podía contar como de las principales de la provincia.

En los años que duraron las obras dirigidas por C. Hamelin las inversiones efectuadas por la Compañía ascendieron, según datos hechos públicos en su día por la propia entidad, a 4.000.000 de francos franceses, moneda en la que la empresa hacía públicos sus balances.<sup>75</sup> A este montante habría que añadir los salarios pagados a los empleados, que se calculan, siguiendo siempre a la empresa, en una plantilla de unos cuatrocientos obreros de media durante estos años, siendo el haber diario de 2,50 f.f., de promedio, sin contar en ello al personal de oficinas, lo que ascendía a 30.000 f.f., al mes o 360.000 f.f., al año.

Todo lo expuesto arroja un movimiento de capitales y de mano de obra, que situados en este final de siglo tuvo que suponer, sin duda, un importante empuje a la economía local, desprovista por otro lado, de todo desarrollo industrial, desde que la

---

<sup>74</sup> *El Bidasoa*, 21-4-1889.

<sup>75</sup> *El Bidasoa*, 17-3-1889.

instauración de la Aduana trajo consigo la implantación, restrictiva, de la “Zona Fiscal.”

Negativa conformada por las Ordenanzas de Aduanas que constituían *la ley o normas de procedimiento de aduanas*, y que en su artículo 180, párrafo segundo, establecía como medida cautelar y en el ánimo de perseguir el contrabando: *La prohibición dentro de la distancia de 10 kilómetros de la frontera, del establecimiento de fábricas de ninguna especie*, medida que afectaba a toda la cuenca del Bidasoa.

Esta normativa nunca consiguió sus propósitos de evitar el contrabando, pero, sirvió para frenar el desarrollo industrial que tan en auge estaba en Gipuzkoa y Vizcaya, dejando al Bajo Bidasoa en un segundo orden en cuanto a la implantación de nuevas empresas, en beneficio de localidades como Rentería. No obstante la ciudad supo crecer y desarrollarse, acomodándose a las circunstancias y sacando partido a sus posibilidades.

Irun hasta mediados del siglo XIX fue una localidad eminentemente agrícola y rural. Siguiendo al profesor Urrutikoetxea, emplearíamos para Irun lo que él expresa para la Provincia: *Gipuzkoa es en esta época, una Gipuzkoa eminentemente rural, instalada en el seno de una típica formación del Antiguo Régimen, pero abocada a afrontar la urgente necesidad de un cambio*<sup>76</sup>

De igual manera se aprecia, que en la segunda mitad del siglo el resurgimiento de la localidad es evidente. Ya hemos citado anteriormente, que en esta época y en una veintena de años en Irun se dieron dos fenómenos que marcarían de forma singular a la Villa: el traslado de la Aduana en 1841 y la llegada del ferrocarril en 1863, creando ambos nuevas perspectivas laborales y diversificando las ocupaciones, enfocándolas hacia el desarrollo del sector servicios, destacando, en especial el comercio y los transportes.

En esta segunda mitad del siglo XIX, la población de Irun creció por encima de la media provincial, situándose a la cabeza de Gipuzkoa tras la capital. Si observamos el censo de habitantes durante este espacio de tiempo, comprobamos el siguiente movimiento de población:

En el año de 1800 Irun sólo alcanzaba los 1.180 habitantes.

En el año de 1860, tras la implantación de la Aduana, asciende a los 5.487.

Al finalizar el siglo en 1900, en pleno apogeo ferroviario se llegó los 9.912, desarrollo que fue en continuo aumento a lo largo del nuevo siglo.

---

<sup>76</sup> URRUTIKOETXEA, José: *En una mesa y compañía*. Mundaiz, p .452.

## 7.- CONSTRUCCIONES ANEXAS

### 7 - 1 PALAZIOA - CASTILLO DE LOS INGLESES

El primero de junio de 1887 se presentaron en el Ayuntamiento los planos del edificio que se iba a construir en “Las Tres Coronas”, al tiempo que se solicitó el pertinente permiso de construcción.<sup>77</sup> De sobria construcción, dos plantas y amplias dimensiones, se levantaría al pie del monte Aiako Harria, en medio de un bosque de hayas trasmochas y centenarias para cubrir las necesidades propias de las explotaciones mineras de la zona, compuestas principalmente por el coto *San Fernando*, que contaba con más de una veintena de galerías, así como de otras minas adyacentes.

Albergaba el edificio, las dependencias de la dirección, oficinas, cantina y alojamiento para mineros, A la entrada se accedía por medio de una elegante escalinata de piedra, que hoy, aunque en ruinas, se puede apreciar, al igual que parte de su fachada. Pronto se le denominó con mucha pompa, “Palazioa” y por degeneración hoy lo citamos como “Castillo de los Ingleses”. En sus inmediaciones había otro inmueble mucho más modesto que albergaba la fragua, el taller y la cuadra de los animales de tiro. De este punto arrancaba el trenecillo, que llegaba hasta los planos inclinados de Txaradi por los que descendía el mineral hasta descargarlo sobre los vagones del tren “Endarlaza-Irun”.

---

<sup>77</sup> A.M.I.: A-8-II-1-7.

## 7-2 ESTACIÓN DE IRUN - MENDIBIL

Tras varios años de intensas obras en el paraje de Kostorbe al pie del montículo de Mendibil se empezaron a ver los frutos. Así en los primeros meses de 1887, se encontraban casi todos los edificios del complejo Kostorbe terminados, y a la explanación del terreno en más de doscientos metros de longitud y cien de anchura que proporcionaba una superficie libre de 20.000 m<sup>2</sup>, pronto le siguió el levante de los cuatro pabellones destinados a depósito, talleres, cantina y el bello edificio principal que albergaba la estación y las oficinas.

En algún momento hemos hecho mención al estilo de los empresarios ingleses de no reparar en medios ni en gastos a la hora de hacer realidad sus proyectos y ello queda aquí perfectamente reflejado, cuando para un modesto tren minero de vía estrecha cuyo recorrido es de 14 kilómetros y 638 metros, se creó un complejo de dimensiones y arquitectura, que bien pudieran ser la envidia de muchos ferrocarriles de los llamados de largo recorrido.

El edificio principal ocupaba una superficie de 1018 m<sup>2</sup>, con unas dimensiones de 50 m. de largo por 20 m. de ancho, estaba formado por dos plantas y desván, distribuyendo las oficinas en la parte baja y dejando el primer piso para habitaciones. Estaba dotado de veintidós ventanas en cada planta de su fachada principal y en el extremo occidental lo culminaba una esbelta torre cuadrangular, con remate puntiagudo, rodeada por un balcón y portando en lo más alto un hermoso reloj en cada lado de la torre. El balcón dispuesto a los cuatro lados de la atalaya ofrecía singulares vistas sobre la bahía de Txingudi, el estuario del Bidasoa y los montes que circundan Irun.

Además de la estación “Terminal”, que dentro de unos años se vería convertida en estación de servicio de viajeros, en el piso principal estaba la suntuosa y confortable vivienda del director general, albergando, también, otras dependencias como las habitaciones de los ingenieros jefes (que eran verdaderos salones de lujo decorados con gusto y riqueza, habiendo varios departamentos revestidos y amueblados con ajuar de estilo oriental); las demás pertenencias que corresponden a empleados y servidumbre eran, también, todas ellas de buena construcción.

Las oficinas, que se hallaban instaladas en el piso bajo, estaban todas amuebladas a la inglesa; con mesas escritorios y utensilios sencillos y de elegante construcción. El director jefe mandaba y observaba desde su despacho los diez departamentos en que se dividían las oficinas y, a través de “un timbre eléctrico” llamaba, preguntaba y oía la respuesta del empleado que precisara.

Todo ello se encontraba rematado por un hermoso y bien cuidado jardín en el que había profusión de flores y plantas variadísimas, contribuyendo a ofrecer una nota de

armonía. La Compañía disponía de jardinero propio, que residía en una pequeña vivienda del complejo y se encargaba, también, de mantener la limpieza de andenes y los accesos a las oficinas.<sup>78</sup>

### 7-3 EL CARGADERO DE MINERAL

El gran depósito y cargadero de mineral estaba situado al pie de Mendibil, en su parte más occidental, en paralelo y proximidad con las vías de la Compañía del Norte de España y las de la Compañía francesa del Midi. Su longitud era de 135 m. y su altura sobre el nivel de la vía general de 7,35 m., estando formado por dos cuerpos. El primero constituía la base, levantando dos muros sobre los que se asentaban las tolvas del depósito, estaba realizado de mampostería y ladrillo y con numerosos arcos en la base de su fachada para facilitar la entrada natural de luz.

El segundo, montado a tres metros de altura sobre la base, lo componía una estructura metálica de entrecruzado de hierro, formando una especie de puente al que accedía el tren minero y desde donde se descargaban por gravedad los minerales a las tolvas. Estaba provisto en toda su longitud de un pasillo de 0,85 m, con barandilla de antepecho desde el que actuaban los operarios. El cuerpo inferior, por debajo de las tolvas formaba un largo túnel al que accedían los trenes para proceder a la carga, la cual se realizaba de forma mecanizada, admitiendo indistintamente tanto vagones españoles como franceses, pues estaba dotado de vías de tres raíles que proporcionaban simultáneamente los dos anchos de vía.

La capacidad del depósito-cargadero era de 4.000 toneladas, y la disposición de trabajo, gracias a su mecanización, permitía que con el concurso de sólo dos operarios se pudiera cargar en una hora y quince minutos un tren compuesto de 15 vagones de 10 toneladas cada uno. Tan singular obra se debía al estudio desarrollado por los ingenieros ingleses Mr. Struber y Mr. Erhard. Todos los componentes metálicos de forja y mecanización fueron construidos en los talleres de la propia compañía, para los que se emplearon 11.300 kilogramos de hierro.<sup>79</sup>

Una vez que se estuvo en condiciones de practicar su uso y de que se hubiera realizado la instalación de las agujas y los oportunos cruces de vías con los ferrocarriles de las Compañías del Midi (francesa), y del Norte (española), se presentó una instancia por parte de Tomás Balbás y Ageo, en representación de los propietarios de varias minas enclavadas en el termino de Irun, ante el Ministerio de Hacienda. Solicitó se habilitara el cargadero de Mendibil para favorecer la exportación de minerales, a lo que el Ministerio contestó emitiendo una Real Orden de fecha 31 de marzo de 1899, en la que consideraba: *[Que el punto de que se trata, situado sobre la vía férrea de Irun a Hendaya, permite a la Aduana el control de las operaciones y el resguardo y vigilancia por parte de sus empleados, sin perjuicio para los intereses del Tesoro, por lo que en tales circunstancias puede permitirse la carga directa de los minerales en el citado punto, siendo indispensable que el movimiento de trenes tenga*

---

<sup>78</sup> El Bidasoa, 17-4-1887.

<sup>79</sup> El Bidasoa, 24-3-1889.

*lugar durante el día y cuente con el permiso del Administrador de la Aduana, quien autorizará las operaciones.]*<sup>80</sup>

#### 7-4 LOS TALLERES Y OTRAS DEPENDENCIAS

Otro de los edificios, el dedicado a talleres, estaba dotado de muy buena maquinaria y herramienta, elementos tales como cuatro tornos grandes, tres perforadoras, una sierra mecánica y otras máquinas del mismo estilo, además de la herramienta menor, pues en el se elaboraban, como se ha indicado, cuantas piezas hacían falta a la Empresa. Allí se fabricaron los pilares y la plancha coladero para descargar el mineral sobre los vagones de la vía general, al final del plano inclinado de Txaradi, en San Miguel o el puente metálico que montaron en abril del 87 para ser tendido sobre el río Bidasoa en Endarlaza. También se hacían aquí los vagones de transporte de mineral de los que en 1889 se construyeron casi un centenar.

En un anexo se encontraba el taller de lampistería, encargado de todo lo relacionado con el alumbrado, faroles, lámparas, etc., y el de carpintería que, entre otros trabajos, hacía las traviesas para las vías, para lo que contaban con una sierra grande que disponía de un motor que desarrollaba una potencia de doce caballos vapor. También estaban ubicados en las proximidades los silos de carbón, dotados del correspondiente muelle de carga y descarga. En el exterior, por último, se encontraba los dos depósitos de agua, de una altura de catorce metros y capacidad para treinta metros cúbicos, asistidos por una bomba capaz de elevar 8.000 litros de agua a la hora.

Otro cuerpo del edificio, dividido en varias secciones, albergaba la cantina, el salón de laboratorio químico y otros departamentos menores, contando además con diversas habitaciones para empleados. También hay que señalar que se contaba con un gran cobertizo o cochera donde se guardaban las tres máquinas a vapor con las que contaba el ferrocarril. Entre la estación y los cargaderos de mineral, muy próximo al cruce de vías con la línea francesa y española, se encontraba el puente o placa giratoria empleada para cambiar el sentido de marcha a las máquinas; se trataba de una gran rotonda provista de un puente que equivalía al diámetro de la misma, sobre el que se colocaba la máquina del tren para después, hacer girar la placa a mano (no disponía de motor), consiguiendo invertir la posición de la máquina.<sup>81</sup>

---

<sup>80</sup> *Gaceta de Madrid*, 8 de abril de 1899.

<sup>81</sup> *El Bidasoa*, 7-4-1889.

## 8.- EL FERROCARRIL DEL BIDASOA

### 8-1 OTROS PROYECTOS

No se había inaugurado el tramo Irun - Endarlaza y, ya rondaban nuevos proyectos en las mentes de sus directivos, conscientes de la utilidad de la nueva línea y de la importancia que supondría el poder poner en práctica la vieja idea de enlazar la capital de Navarra con Gipuzkoa y, a su vez, con la frontera francesa. Actuaban movidos, también que duda cabe, por el empuje de otros proyectos que podían tomarles la delantera, iniciándose los contactos para estudiar la posibilidad de continuar la línea hasta Pamplona.

El proyecto más antiguo es el conocido como el de los Alduides<sup>82</sup>, que se remonta a los comienzos del ferrocarril en España, cuando se discutía si la línea del Norte, que uniría Madrid con París, debía de pasar por Irun o por Pamplona y los Alduides. Fueron años en que las Diputaciones de las dos provincias desplegaron toda su diplomacia para con el Ministerio de Fomento, además de granjearse, ambas, las simpatías de la familia Pereire, magnates de la banca francesa y del ferrocarril y concesionarios, como se sabe, de la expresada línea del Norte.

En la vertiente continental del Pirineo, los ingenieros franceses, se esforzaban por analizar, también, la conveniencia de utilizar uno u otro paso. La Dirección General de Ingenieros Militares, recelosa de abrir el paso natural del Pirineo, redactó un informe en 1864, contrario al proyecto de la Diputación de Navarra.<sup>83</sup> En este memorial, analizado desde la óptica militar, sólo se hacía referencia a la seguridad del territorio nacional, haciendo observar el despropósito que suponía el abrir un paso directo y las repercusiones que ello podría acarrear en caso de guerra: [...] *la abertura de la muralla natural que forma el Pirineo y separa la Península del resto de Europa, cuestión vital para la independencia de nuestro país, de la cual depende su gloria y su porvenir, y aun la solidez de su prosperidad agrícola, industrial y mercantil [...]*.

La distancia entre Baiona y Madrid por Pamplona o por Irun arrojaba una sustancial diferencia de 249 kilómetros menos, a favor del paso por los Alduides, pero primaban más los intereses mercantiles y el incipiente desarrollo de algunas zonas industriales, por ejemplo, la importancia del ramal de unión con Bilbao, y otra serie de coadyuvantes, como los intereses del lado francés, cuya compañía del Midi, estaba también, participada por el grupo Pereire, que actuaban en clara competencia contra los

---

<sup>82</sup> LARRÍNAGA, CARLOS: *El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del S. XIX*.

<sup>83</sup> *Informe sobre la Inconveniencia del F.C. de los Alduides*, Dirección General de Ingenieros Militares.

Rothschild, que disponían de la concesión de la línea Madrid – Zaragoza – Alicante (MZA), con posterior ramal a Pamplona.

La Diputación de Gipuzkoa envió en diciembre de 1857,<sup>84</sup> una delegación presidida por el diputado a Cortes Fermín Lasa, que mantuvo varios encuentros en París con el grupo Pereire, al que ofrecieron la contribución financiera de la entidad provincial a cambio de pasar la línea por diferentes pueblos de la provincia hasta Irun, aportación cifrada en 25 millones de reales de vellón, en obligaciones al 6% anual con el *Crédito Mobiliario Español*, siempre y cuando se contase con la aprobación del Gobierno para la ejecución del proyecto. El conjunto de actuaciones, hizo que la decisión a adoptar se inclinase por el paso de Irun, si bien este proyecto contemplaba también, la posibilidad de hacer un ramal de Irun a Irurzun para su posterior unión con Pamplona.

El 15 de octubre de 1858 se formalizaba, mediante escritura pública, el nuevo acuerdo entre la Diputación de Gipuzkoa y el *Crédito Mobiliario Español*. Ello contribuyó a que, en años posteriores, Navarra siguiera intentando una vía que la uniese con Francia, - su ferrocarril europeo -,<sup>85</sup> proyectos que duraron hasta los primeros años del siglo XX y que los navarros presentaban de acuerdo con sus homólogos franceses, incluso con alternativas de paso por el Roncal. También hay que significar el proyecto del Sr. Salamanca, presentado en junio de 1859 a la Diputación Foral de Navarra, que contemplaba unir Pamplona con Irun por Ulzama, Santesteban y el Bidasoa. Todo ello para no verse desfavorecida y descolgada de los circuitos ferroviarios internacionales.<sup>86</sup>

Otro proyecto al que hay que hacer referencia es el del ferrocarril de Pasajes a Jaca. Según la R.O de 4 de marzo de 1887 que publicó la *Gaceta de Madrid* del día siguiente, desprendemos de su articulado lo siguiente: *[Se declara de servicio general el ferrocarril que partiendo del puerto de Pasajes, en la línea Norte termine en Jaca, estación del proyecto de Huesca a la frontera de Francia por Canfranc, pasando por Pamplona y Sangüesa. Este ferrocarril constará de dos partes la primera de Pasajes a Pamplona y la segunda de este punto a Jaca. El Gobierno queda autorizado para otorgar en pública subasta la concesión de esta línea previa aprobación del proyecto presentado. Este ferrocarril percibirá una subvención igual a la de los comprendidos en el plan general, así como la exención de los derechos de Aduanas para el material de la construcción. Las corporaciones provinciales y municipales a quienes interese la construcción de esta línea, podrán conceder al concesionario las subvenciones que consideren oportunas].*<sup>87</sup>

No volvemos a tener noticias de este proyecto hasta que, en agosto de 1890, se recibió en el Ayuntamiento de Irun<sup>88</sup> una instancia enviada desde Pamplona, a la que se dio lectura en la sesión del día nueve del mismo mes, y en la que D. Gregorio Garjon y Barrena, comunicaba al Consistorio que, en virtud de la autorización concedida por la R.O. de 14 de octubre de 1889, se estaba haciendo el estudio de un proyecto de ferrocarril de Pasajes a Jaca, indicando que en su recorrido partiría de Pasajes, pasaría

---

<sup>84</sup> AMSS.: D -13 - 4.

<sup>85</sup> ESARTE, Pedro: *Ferrocarril Europeo de Navarra*, pp.57- 75.

<sup>86</sup> *Nuevo Proyecto de Ferrocarril de Pamplona a Francia por Zubiri*, 1864.

<sup>87</sup> *Gaceta de Madrid*, 5 de marzo de 1887.

<sup>88</sup> A.M.I.: A-1-110. fol. 37r y 37vº.

por Irun y seguiría el curso del río Bidasoa hasta Irurita, donde tomaría dirección a Orokieta y Pamplona.

Desde otra perspectiva más cercana nos encontramos que el Sr. Hamelin director de la compañía inglesa, notificó al alcalde de Irun, al tiempo que le invita a la reunión, que esperaba la visita de una comisión de Navarra, compuesta por una veintena personas, principalmente alcaldes, interesada en el proyecto del ferrocarril de Irun a Pamplona, con el ánimo de estudiar las condiciones que permitieran la construcción de la línea.

El encuentro se celebró mediado el mes de octubre de 1887.<sup>89</sup> Tras una primera toma de contactos y ante la convicción de que la Provincia de Navarra estaba dispuesta a contribuir con todas sus fuerzas, se determinó mantener una nueva reunión en Pamplona a la que se invitaría a todos los alcaldes afectados por el proyecto, cita que se llevó a cabo al año siguiente.

Para este segundo encuentro, y ante las buenas disposiciones manifestadas en la anterior reunión, el Sr. Hamelin presentó un anteproyecto del trazado, así como propuso las disposiciones para la constitución del capital necesario que hiciera posible la construcción del nuevo ferrocarril. Después de un detenido estudio de este asunto pasó a informar al Ayuntamiento de Irun de que la Compañía había llegado a la conclusión de que las bases sobre las cuales estaba fundada la posibilidad de la empresa, eran las siguientes:

1º.- Las localidades interesadas deberían ceder sin gravamen, los terrenos que fuera preciso ocupar para el ferrocarril, desde Enderlaza hasta Pamplona.

2º.- Deberían igualmente proporcionar a la sociedad constructora, las traviesas necesarias para el establecimiento de la vía, en la cantidad que se fijara de común acuerdo

3º.- Aportar una subvención, cuya importancia sería determinada de igual modo<sup>90</sup>

En estas condiciones se tenía la seguridad de llegar a formar una compañía que adquiriera el compromiso de constituir el capital y llevar a buen fin el proyecto. Hamelin informó, de que contaban para el proyecto definitivo, con los servicios de dirección del ingeniero de caminos D. Ramón Peironcely, y brindó al Ayuntamiento el honor de la iniciativa, por lo que le pidió que nombrara una comisión, cuyo fin sería el de ponerse de acuerdo con los alcaldes navarros. Estos proyectos, igual que los anteriores, no se llegaron a realizar, pero sirvieron para concienciar a los diferentes pueblos afectados, de que era necesario abocarse al progreso, modernizar las comunicaciones e integrarse en los circuitos comerciales.

En el año de 1880 se creó la *Sociedad para la Construcción de Tranvías en Navarra*, con domicilio social en Pamplona y aportando un capital de nueve millones de pesetas. En el artículo 1º del título primero de las bases de su constitución, indicaba como objetivo de la sociedad la construcción y explotación de varias líneas en Navarra entre las que se contaba la de Pamplona a Irun. No tuvo esta sociedad ni sus aspiraciones, un futuro halagüeño: desarrolló algunos de sus proyectos, como el Pamplona Sangüesa, pero nada hizo de la línea Pamplona – Irun.

---

<sup>89</sup> A.M.I.: A-8-II, 1-7.

<sup>90</sup> A.M.I.: *Ibidem*.

Entre unos y otros proyectos, cada vez se apreciaba más la conveniencia de unir la capital Navarra con Irun por el valle del Bidasoa, a través de un ferrocarril de vía estrecha, para lo cual se creó una comisión gestora, al frente de la misma se puso Manuel Albistur, en calidad de presidente. Tras una reunión celebrada en Santesteban, en septiembre de 1895, se acordó dirigirse a la Diputación de Gipuzkoa, indicándole la conveniencia de que designara un representante que tomara parte en la citada comisión, facilitándole una memoria del proyecto de ferrocarril de Pamplona a Irun por los valles de Ulzama y Bidasoa, redactada por el ingeniero D. Ramón de Aguinaga y Arrechea, hijo de Lesaka, que la presentaba como un factor generador de riqueza de los pueblos, al tiempo que ponía en valor cuantos recursos tenían las dos provincias. Además, se destacaba la importancia de tener en origen y destino dos núcleos importantes y se calculaba en 76 el número de municipios afectados, con una población aproximada, de 120.000 habitantes.

Mientras se esperaba la contestación de la Diputación, el Marqués de Vadillo presentó una proposición no de ley autorizando la concesión de un vial que uniera Pamplona con Irun pero, además, con un ramal que enlazara Santesteban con Elizondo, la capital del Baztan, en base a potenciar estas comarcas y resaltando la importancia de estar conectados con la frontera. Sin embargo, la tramitación se dilató hasta que el Senado despachó un proyecto de ley, autorizando la concesión a favor del Sr. Albistur, de un ferrocarril sin subvención del Estado, de vía estrecha, para el enlace de Irun con Elizondo, proyecto de ley que fue sometido al dictamen de una comisión, que concluyó en la Ley de 19 de enero de 1900, publicada en la Gaceta de Madrid el día 25 del mismo mes.<sup>91</sup>

En el mes de octubre de 1903 se presentó en el Ministerio de Obras Públicas un proyecto de tranvía eléctrico de Irun a Elizondo, patrocinado por los señores Toribio Larrea, Cándido Unzurrunzaga, Manuel Sacristán, José Vicente Velar, Pedro M<sup>a</sup> Merladet y Manuel Otaño. El presupuesto de las obras ascendía a tres millones de pesetas.

En junio de 1904 se celebró en Santesteban una reunión para tratar de este proyecto, a la que asistieron, en representación del Ayuntamiento irunés, los señores Echegoyen, Salegui y el Secretario, Sr. Bonilla. Al informar al Ayuntamiento de los pormenores de la reunión, la Corporación consideró excesiva la participación que se le solicitaba y que ascendía al pago de 3% de los intereses de las acciones que se emitieran, en un periodo de veinte años. Así este plan no se vio realizado.<sup>92</sup>

No terminaron aquí los proyectos, años después se seguían aportando ideas que sirvieran para fomentar las relaciones comerciales. A este respecto se celebró en París el 15 de junio de 1918, un congreso de Cámaras de Comercio de las provincias fronterizas de España y Francia, para el estudio de las cuestiones relacionadas con los transportes de los dos países vecinos. La representación fue al más alto nivel, asistiendo los presidentes de las cámaras y los representantes de varios ministerios de los dos gobiernos. Entre las muchas cuestiones tratadas estuvo una valoración explícita al Ferrocarril del Bidasoa, se trató de las líneas transpirenaicas, de la conveniencia para España de cambiar el ancho de vía y de la necesidad de prolongación de la vía francesa

<sup>91</sup> *Ferrocarriles en Euskadi, ET/FV.* p. 616.

<sup>92</sup> BERODIA, Ricardo: *El tren del Bidasoa 25 años después*, R.S.V.A.P., nº 29 p. 411.

hasta Pasajes e, incluso, hasta San Sebastián. El representante del Ministerio de Transportes francés, indicó que para la prolongación del tercer rail francés hasta Pasajes, la compañía del Midi había ofrecido a la del Norte todo su apoyo técnico y hasta económico, cuya realización sólo dependía de la autorización del Gobierno español.

## 8-2 SERVICIO DE VIAJEROS

Entre tanto ocurrió que, en enero de 1912, la sociedad *Minas de Irun y Lesaka y Ferrocarril del Bidasoa* transfirió todos los derechos y obligaciones inherentes a la concesión de su ferrocarril, a favor de la recién creada *Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa*, constituida por escritura pública otorgada ante el notario de San Sebastián, Adolfo Sáenz Alonso, el 27 de Diciembre de 1911.<sup>93</sup> Su domicilio social estaba en Bera de Bidasoa y se dispuso al frente de la misma en calidad de administrador-delegado a D. León Mourges, en el consejo de administración destacaban consejeros y administradores de la banca francesa de donde emanaba parte del capital social. Este patrimonio que ascendía a dos millones de pesetas, estaba representado por cuatro mil acciones de quinientas pesetas cada una.

En el artículo 2º de sus estatutos se lee: [*La Sociedad tiene por objeto, la adquisición y explotación del Ferrocarril de Irun a Elizondo y cualesquiera otras líneas de ferrocarriles y tranvías, tanto en España como en el extranjero*].

Esta nueva empresa y su dinámico administrador se propusieron desde el primer momento la consecución del ferrocarril de Irun a Elizondo, para lo que aquél convino con Manuel Albistur, en la cesión de todos los derechos, proyectos y concesiones que este poseía. El proyecto primitivo presentado por Albistur era muy ambicioso pues como se recordará, además de unir Irun con Pamplona disponía de un ramal de Santesteban a Elizondo. A la Compañía le pareció oportuno contemplar por separado los dos itinerarios y centrarse en un principio, en el que tenía como destino Elizondo, ya que parecía más factible, para lo cual el Sr. Mourges contrató los servicios del ingeniero francés Mr. Baudry, pues se trataba de modificar el proyecto, proponiendo ahora de Irun a Elizondo. Además se proyectaba un tren con un ancho de vía métrica mientras que el tramo ya construido y en servicio “Endarlaza-Irun” disponía de un ancho de 914 mm. para lo que era obligado introducir modificaciones en el trazado, como la ampliación de curvas o la remodelación de puentes; también se consideró las mejoras en estaciones y apeaderos, por lo se procedió al estudio de las incompatibilidades con el proyecto original, al tiempo que se introducían las remodelaciones que se habían considerado oportunas.

Nada se hizo hasta que en el mes de octubre de 1912, el *Boletín Oficial* de la Provincia de Navarra publicó una disposición autorizando a León Mourges la construcción y explotación, por noventa y nueve años de un ferrocarril de Irun a Elizondo, con servicio público de viajeros y mercancías, y sin subvención del Estado.<sup>94</sup>

---

<sup>93</sup> *Estatutos de la Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa*, 1912.

<sup>94</sup> BERODIA Ricardo: Op. Cit. p.411.

Para tratar sobre tan interesante proyecto, se celebró una reunión en Santesteban, al frente de la cual se encontraba el mismo Mourges, en representación del grupo financiero francés que avalaba a la compañía concesionaria del ferrocarril. Informó a los alcaldes de los pueblos afectados del nuevo proyecto que se aumentaba su recorrido de 10,499 km. a 51,499 km. con un ancho de vía de un metro; se practicarían ocho túneles de los cuales dos alcanzarían los doscientos metros y otros tres estarían en torno a los cien metros; contaría con cinco puentes metálicos de entre seis y ocho metros de longitud, además de los dos puentes paralelos sobre, la Avda. de Francia en Irun, que alcanzaba los 16 m. cada uno.

El primero de estos puentes había sido construido por el Ayuntamiento, al abrirse la citada avenida, mientras que el otro lo montó la compañía con el objeto de que los trenes de viajeros pudieran entrar directamente al andén de la estación, mientras que los de mercancías tuvieran una vía de acceso directo a los cargaderos de mineral o a los muelles de carga y descarga de mercancías varias. Se informaba también que en el tramo de Santesteban a Elizondo, en las proximidades de Narvarte, se hacía necesario practicar una trinchera de 14 metros de altura y 80 de longitud, y que con el fin de evitar riesgos innecesarios, se procedería a dotarla de un revestimiento de piedra.<sup>95</sup>

Las obras dieron comienzo a finales de 1912, con el firme propósito por parte de la empresa de terminarlas en poco más de un año, pero las dificultades añadidas por algunos propietarios, obligó a la compañía recurrir a la expropiación forzosa, lo que demoró tanto los trabajos, que se vieron envueltos en las terribles consecuencias de la guerra europea de 1914. Retrasos que de no haber existido, hubieran permitido finalizar las obras antes de la conflagración, pero tuvieron que ser paralizadas durante largo tiempo, por lo que la inauguración se aplazó hasta el primero de febrero de 1916, en que se puso en servicio el primer tramo hasta Santesteban, y unos meses después, el 28 de mayo del mismo año, se procedió a la inauguración de la línea completa hasta Elizondo.

Los terrenos expropiados para el trazado de la vía, estaban valorados en 310.000 pesetas, las cuales fueron aportadas por los 33 pueblos de la cuenca del Bidasoa, y el presupuesto total ascendió a 8.000.000 de pesetas y el precio del billete de primera clase hasta Elizondo costaba 6,30 pesetas y 4,50 ida y vuelta en tercera. Se llegaron a establecer por parte de la empresa, tarjetas de abono por tres, seis y doce meses.<sup>96</sup>

El nuevo ferrocarril se abrió al servicio público una fría, pero serena, mañana del mes febrero, el día de su inauguración, partió de Irun el convoy a las 8,47 a su llegada a Santesteban con la comitiva irunesa presidida por el Sr. Mourges, le daba la bienvenida un arco de laurel con diferentes banderolas, banda de música, cohetes y los calurosos aplausos del público allí congregado, presidiendo el acto se encontraban las autoridades civiles y militares así como el cura párroco que procedió a la bendición del nuevo tren. Al finalizar los actos se repartió entre el público pan y vino. Como colofón se ofreció en la Casa Consistorial un banquete al que asistieron sesenta invitados, y en los brindis pronunciaron discursos el alcalde Sr. San Bartolomé y el Sr. Mourges.

---

<sup>95</sup> BERODIA Ricardo: Op. Cit., p. 412.

<sup>96</sup> *EL Bidasoa*, 30-1-1916.

El miércoles diez de mayo del mismo año, una vez terminadas las obras, se abrió, tal y como estaba anunciado, el servicio público de la línea completa hasta Elizondo, siendo el 28 de mayo cuando se procedió a la inauguración total de la línea con un solemne acto celebrado en la capital del Baztán. Esta ocasión revistió más solemnidad, entre los asistentes se encontraban el director de Obras Públicas, el Arzobispo de Pamplona, Fray José López de Mendoza, quien procedió a bendecir el nuevo recorrido así como la locomotora y los coches, además se encontraba presentes autoridades civiles y militares, alcaldes y directivos de la empresa.<sup>97</sup>

### 8-3 MATERIAL MOVIL

Es sorprendente que un tren con un recorrido que apenas superó los 50 km. dispusiera de tantas estaciones y apeaderos, Quizás, su disposición a fomentar el comercio, así como el deseo de ofrecer un mayor servicio a los pueblos ribereños, le abocaran a ello, lo cual influía en la lentitud, al tiempo que condicionaba, que duda cabe, la demora en su recorrido.

Su cuadro de estaciones y apeaderos fue el siguiente: Irun-ciudad, junto al puente del Paseo de Colón; Irun-frontera, estación de enlace y trasbordo con los ferrocarriles de vía estrecha, actual estación del “Topo”; Irun – Bidasoa o Mendibil, estación central, talleres, etc. en Kostorbe; Arteaga, cruce con el ramal minero que partía de Hirugurutzeta; Behobia (Ap.); San Miguel (Ap.), antiguo cargadero de mineral; Endarlaza (Ap.); Zalaín (Ap.); Alcayaga-Vera; Lesaca-Echalar; Yanci-Aranaz; Espelosin (Ap.); Sumbilla; Santesteban-Elgorriaga; Legasa (Ap.); Narvarte (Ap.); Reparacea (Ap.); Oronoz-Mugaire; Arraioz (Ap.); Irurita-Lecaroz y Elizondo. Los cincuenta kilómetros de recorrido que separaban Irun de la capital del Baztan tardaba en cubrirlos el nuevo tren 2 horas y 10 minutos.<sup>98</sup>

La estación central de Irun se remodeló para dar servicio a los viajeros, habilitando un salón de más de 100 m<sup>2</sup> y haciendo un andén de cuatro metros de ancho por cuarenta de largo, destinando en la planta baja el despacho de billetes y las oficinas. Los accesos a la estación desde la Avenida de Francia, se facilitaron abriendo una carretera de ocho metros de ancho y un 6% de pendiente, también se procedió a la construcción de los apeaderos de Irun-ciudad e Irun-frontera.

El material con el que contaba la Compañía era de calidad y, en buen número de unidades, la locomoción se componía de cuatro potentes máquinas de vapor, construidas por la fábrica COPPEL de Berlín. Con un peso de 68 toneladas, desarrollaban una potencia de 300 CV. y disponían de tres ejes acoplados a uno radial, correspondiendo el sistema de distribución y el de calderas a los más avanzados del momento.

---

<sup>97</sup> BERODIA Ricardo: Op. Cit., p .413.

<sup>98</sup> BERODIA, Ricardo: Op. Cit., p 414.

Las bautizaron con los nombres de: *Gipuzkoa*, *Navarra*, *Vizcaya* y *Álava*. La Empresa consiguió importarlas de Alemania justo antes de que estallara la Guerra europea, logrando introducir las en la península por el norte de África. Además contaba con otras tres más pequeñas y de menor potencia: La *Zarauz* de cuatro ejes y 32 toneladas, *Amezola* de tres ejes y 23 toneladas, y la *Ville d'Irun* de dos ejes y 18 toneladas. Estas máquinas pertenecieron a la compañía minera, *Minas de Irun y Lesaca*.

Los coches de viajeros medían doce metros de largo e iban montados sobre carros giratorios, estando dotados de calefacción a vapor, luz eléctrica, freno automático, retrete y lavabo. Disponían, al menos los de primera clase, de amplios butacones con mesitas plegables y se diferenciaban espacios para los no fumadores, siendo unos mixtos de primera y segunda clase, y otros únicamente de tercera clase, ofreciendo un alto confort impropio de los ferrocarriles de vía estrecha.

Los furgones estaban preparados para el transporte y reparto de paquetería, y disponían del consiguiente servicio ambulante de correos. Los vagones de mercancías eran capaces y sólidos, y entre ellos los había con capacidad para 20.000 kilos. Se contaba también con cantidad suficiente de vagones cerrados, tanto de bordes altos, como de bordes bajos, así como los apropiados para el transporte de mineral. Las unidades de viajeros, así como las de mercancías, fueron construidas por la CAF (*Compañía Auxiliar de Ferrocarriles*), en los modernos talleres que esta empresa disponía en Beasain.

Posteriormente, en diciembre de 1930, y con el ánimo de modernizar el servicio, se contempló posibilidad de incorporar al parque de vehículos tres *automotores*, dotados con la nueva tecnología del momento, consistente en la sustitución del vapor por la gasolina. Para ello se importaron tres coches modelo “Verney,” que fueron suministrados por la *Société Centrale de Chemins de Fer* de París. Estos modernos vehículos, provistos de dos ejes y con algo más de siete toneladas de peso, estaban equipados con transmisión y motor de gasolina tipo automóvil, fueron fabricados por la firma “Panhard”.

El primero, de ellos, se puso en circulación el 16 de julio de 1931, rebasando los 200.000 kilómetros al año sin más problemas que algunas averías en la dinamo. Su motor constaba de cuatro cilindros sin válvulas, la velocidad de régimen era de 1.800 r.p.m. consiguiendo a 2.200 revoluciones 78 CV de potencia. Los coches tenían unas dimensiones de 8,40 metros de longitud por 2,25 metros de anchura disponían de 33 asientos. Desarrollaban una velocidad máxima de 50 kilómetros por hora.<sup>99</sup> Estos automotrices estaban dotados de remolque, equivalente a medio vagón, en longitud y número de asientos, y eran utilizados cuando la demanda de viajeros lo exigía.

En vista del excelente resultado ofrecido por el primero de los coches, de ensayo, la Compañía adquirió dos más, que se pusieron en activo el 19 de junio de 1932. Estos automotores se destinaron al servicio de viajeros, disponiendo del tercero de ellos para cubrir emergencias y averías, dejando las máquinas de vapor para los trenes de mercancías.

---

<sup>99</sup> BERODIA, Ricardo: Op. Cit., p. 415.

La *Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa* tuvo desde sus comienzos un reconocido prestigio, no sólo en cuanto a sus unidades móviles y a los servicios que prestaba, sino que también supo dotarse de un personal ciertamente cualificado, ya que desde un principio, su director, el Sr. Mourges, supo contratar personal, de entre los más cualificados de las *Compañías del Norte y del Midi*, contando, incluso, con varios ingenieros para dirigir las secciones de mayor responsabilidad. Así lo atestiguó el Cuerpo de Ingenieros de la 1ª Dirección de los Ferrocarriles de España cuando vinieron a verificar las primeras pruebas realizadas días antes de la inauguración.<sup>100</sup>

#### 8-4 EL OCASO DEL TREN

A lo largo de sus cuarenta años de existencia el tren nunca cumplió sus objetivos potenciales, ni en número de viajeros ni en toneladas de carga a transportar. Consiguientemente sus balances económicos nunca fueron satisfactorios, ni en su primera época en manos de la compañía *Minas de Irun-Lesaca y Ferrocarril del Bidasoa* ni tampoco en la posterior, bajo la dirección de la *Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa*.

Las industrias extractivas existentes a lo largo de toda la cuenca del Bidasoa: minas, canteras, etc., era muy variada pero en ningún momento fue rica como para aportar una continuidad y un volumen mínimo que contribuyera al sostenimiento de la economía del ferrocarril. Los transportes de maderamen, granos, vinos, ganados, hierros, carbón vegetal y otros productos varios, tampoco respondieron a las expectativas que de ellos se esperaban.

Por ejemplo, en los primeros años, cuando el tren solamente llegaba hasta Endarlaza, si observamos<sup>101</sup> la media anual de los transportes en la década 1903-1913 ésta ascendió a 63.000 toneladas, cifra bastante alejada de las previsiones que se hicieron durante los años que se gestionaba su concesión y que se estimaban en 300.000 las toneladas potenciales. Cuando en 1916 se abrió la línea completa hasta Elizondo, y además dispuso de servicio de viajeros, hubo unos años (1918-1925) en los cuales los balances arrojaron unos saldos positivos, al igual que en los primeros años cuarenta. Pero por lo general la economía siempre soportó un excesivo capítulo de gastos, a los que habría que añadir los ciclos de escasez y encarecimiento del combustible, unas veces del carbón y otras de la gasolina. Llegándose al extremo, que la penuria de carburante obligó a la transformación de los motores de gasolina de los automotores en gasógenos. A partir de 1917 fueron drásticos los recortes de gastos de personal, tanto administrativo como de vías y obras. A pesar de todo, la nómina de empleados en el momento de la quiebra ascendía a 80 empleados.<sup>102</sup>

Otro elemento fundamental y decisivo, fue el progresivo desarrollo de los servicios públicos por carretera que desde mediados de los años veinte comenzó a generalizarse, bien por medio de pequeñas camionetas como por automóviles particulares y autobuses. Un día el tren arrinconó para siempre las diligencias y los transportes en carro, ahora la modernización de las carreteras y sus vehículos, favorecían y fomentaban el pequeño transporte y el movimiento de personas. Después

---

<sup>100</sup> *El Bidasoa*, 30-1-1916

<sup>101</sup> *Memoria Compañía Ferrocarriles del Bidasoa*.

<sup>102</sup> *Diario Vasco*, 16-9-1956.

llegarían los autobuses de línea y el aumento de tonelaje en la carga de los camiones... Algo contra lo que las pequeñas líneas de ferrocarril no podían competir.

El primer autobús que cubrió la línea Irun - Pamplona, (si se le puede llamar autobús a aquel prototipo rodante), fue un vehículo a vapor dotado de maquinista, fogonero y cobrador. Portaba un flamante número cinco en el frontis y fue explotado por la empresa denominada *Compañía de Automóviles Navarra* cuyo propietario era Maisonave. Realizó su primer viaje el día 14 de agosto de 1900, partiendo a las dos de la tarde de la plaza del Ayuntamiento y llegando a Elizondo a las 8 de la noche, prosiguiendo su viaje a Pamplona al día siguiente a las 7 de la mañana.

Un cronista de la época recogía con júbilo la noticia e indicaba que el autobús Nº 5 salió lleno de pasajeros y con la baca repleta de equipajes.<sup>103</sup> Aunque la verdadera competencia llegaría con la creación de empresas como *La Bidasotarra*, (1925) con sede en Bera de Bidasoa, *La Aurrera* de Elizondo y *La Baztanesa* (1929) también de Elizondo.

Muchas eran las empresas ferroviarias que en la década de los veinte se encontraban en apuros económicos. Ello hizo que se generalizaran las demandas de ayuda estatal al sector, peticiones más serias que las establecidas anteriormente, como la subida de tarifas del 15% que, en realidad, sólo supuso un parcheo de la situación. Con el ánimo de buscar mejores soluciones que atajaran la crisis, el Directorio Militar presidido por el general Miguel Primo de Rivera, se propuso reorganizar el sector para lo que se redactó el nuevo Estatuto Ferroviario, que vio su promulgación como Real Decreto Ley de 12 julio de 1924.

Este Estatuto trajo amplias mejoras, entre las que cabe citar las cuatro más representativas: aportación de capitales del Estado para mejoras en las redes ferroviarias; establecimiento de nuevas tarifas; nueva legislación que facilitara el futuro rescate de las líneas por parte del Estado; e intervención estatal en las empresas para el control del creciente endeudamiento. Con esta finalidad se realizó una emisión de deuda pública que permitiera financiar las mejoras a realizar.

El R.D. concedía a las empresas un plazo de tres meses para solicitar su ingreso. Con el ánimo de no perder las subvenciones y de poder hacer frente a nuevos proyectos que ayudaran a solucionar la precaria situación, la *Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa*, solicitó la acogida al nuevo Estatuto, siendo admitida el 14 de abril de 1926, según lo publicaba la *Gaceta de Madrid* del 21 del mismo mes.

Los primeros años de la década de 1930, representaron una época marcada por la inestabilidad laboral y las continuas huelgas, que trajeron en jaque al Gobierno de la República, y de las cuales no fue ajena la cuenca del Bidasoa. En 1930 fue muy significativa la huelga de tres meses, protagonizada por los obreros de *Funbera* que mantuvo cerrada la fundición. Otra huelga similar la protagonizaron los operarios de *Minas de Irun y Lesaca* que, durante más de dos meses, mantuvieron la mina cerrada, sin que ni siquiera se activaran las bombas de achique de agua lo que produjo serios problemas a la hora de reabrir la explotación.

---

<sup>103</sup> *El Bidasoa*, 19-XII-1959.

Después llegaría la Guerra Civil Española (1936-1939) en la que la resistencia de Irun llegó a blindar una de las locomotoras del tren del Bidasoa para frenar el avance de los rebeldes en Endarlaza. Esta contienda significó un duro golpe para la red ferroviaria en general por los daños sufridos en sus infraestructuras, así como por las muchas locomotoras destruidas o inutilizadas. La reconstrucción no resultó fácil pues a las condiciones particularmente difíciles por las que atravesaba la España de la posguerra, hay que añadir su coincidencia en el tiempo con la Segunda Guerra Mundial, así como el posterior aislamiento al que fue sometida la dictadura del General Franco, por los países que formaban la Organización del Atlántico Norte.

Al término de la guerra, que en el Bajo Bidasoa sólo duró unos meses, el panorama social, laboral o de movimientos de personas y mercancías no era el más halagüeño para el futuro del ferrocarril. En los rigurosos años de posguerra, quizás fue el estraperlo uno de los pocos alicientes que inducía a las gentes a viajar, después el contrabando fue para muchos bidasotarras un “medio natural de vida” y el tren su vehículo, donde se comerció desde productos de primera necesidad, hasta wolframio durante los años de la contienda europea.

A mediados de los cuarenta se sabe que el Ferrocarril del Bidasoa no fue deficitario, aunque ello no quiere decir que su economía pudiera soportar la necesaria actualización y modernización. Ocurrió en estos años que el Gobierno de la dictadura militar, se dedicó a construir pequeños búnquers de hormigón a lo largo de toda la cuenca bidasotarra, sembrando los montes de estos pequeños nidos de ametralladora, de modo que todos los días iban y venían a unos y otros pueblos, varias brigadas de trabajadores encargados de realizar las obras, además transportaban cantidades de arena, grava, cemento y varillaje de hierro o ferralla. Por designación oficial los militares se deducían un 40% de los impuestos, y además, en el transporte pagaban la mitad de la tarifa, pero parece que la intensidad y el volumen de las obras fueron rentables para la Compañía.

Además de los servicios regulares, la empresa ofrecía la posibilidad de alquilar una unidad extra para cubrir recorridos concretos o favorecer la asistencia a determinados actos públicos. Así era habitual que el colegio de Lecaroz alquilara un tren para el traslado de sus alumnos al internado y, de igual manera, se disponía de trenes especiales para cubrir algunos acontecimientos deportivos o mítines políticos, principalmente de carlistas, también se facilitaba el acceso a las fiestas patronales de algunas localidades. El uso de los trenes de alquiler, se extendió tanto que incluso se llegaron a organizar excursiones de tipo turístico por el Baztan.

En octubre de 1953, una impresionante tromba de agua provocó una gran riada, que afectó seriamente a las estructuras de la línea, arrancó y arrastró más de 400 metros de vía férrea, causó desperfectos en estaciones y apeaderos, afectó a las estructuras de varios puentes y originó otros destrozos varios. Aunque se reanudaron los servicios en el menor tiempo posible, ello supuso un fuerte revés a la delicada situación por la que atravesaba la Compañía.<sup>104</sup>

---

<sup>104</sup> BERODIA, Ricardo: Op. Cit., p. 419.

La situación deficitaria de la Empresa llegó a ser tan acuciante, que los recursos se limitaban a los escasos ingresos que se recaudaban por el cada vez más limitado tráfico de viajeros y mercancías. Rentas que apenas llegaban para cubrir capítulos tan importantes como las nóminas de los empleados, la compra de combustible y otros gastos menores, pero por otro lado, se iban acumulando las deudas con Hacienda, proveedores, seguridad social, etc.

Todo ello forzó a la Empresa, finalmente, a solicitar al Ministerio de Obras Públicas la renuncia de la concesión a lo que la administración le contestó accediendo a la petición para lo que promulgó el Real Decreto de 14 de septiembre de 1956, que decía: *La Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa, concesionaria del ferrocarril de Irun a Elizondo, es de explotación deficitaria, siendo una de las principales causas de ese estado la competencia que ha dicho ferrocarril le hacen los transportes por carretera.*

*En esta situación la Compañía de los ferrocarriles del Bidasoa solicitó que se resolviera la concesión del ferrocarril y se le autorizara a levantar las instalaciones de la línea, acogiéndose a lo dispuesto en la Ley de veintiuno de abril de 1949.*

*Tramitado el oportuno expediente en relación con esta petición y de conformidad con los informes emitidos por el consejo de Obras Públicas, Ministerio del Ejército y los de aquellas Entidades a las que afecta la supresión de este servicio, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros.*

*Dispongo:*

*Artículo primero: Autorizar la rescisión del contrato de la concesión con el abandono de la explotación del ferrocarril de Irun a Elizondo de la Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa y el consiguiente levantamiento de la línea, de conformidad con lo dispuesto en el artículo cuarenta y uno de la Ley de veintiuno de abril de mil novecientos cuarenta y nueve.*

*Artículo segundo: La parte que haya de percibir la Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa del remanente, si lo hubiere, del producto obtenido de la enajenación de los elementos del activo del ferrocarril afecto a la concesión, no podrá exceder del capital efectivamente desembolsado por sus acciones.*

*Artículo tercero: por el Ministerio de Obras Públicas se dictaran las disposiciones necesarias para el cumplimiento de cuanto se dispone en este Decreto, especialmente en lo que se refiere a la definición de las deudas que según el mencionado artículo han de abonarse con cargo a los fondos obtenidos del levante.*

*Así lo dispongo por el presente Decreto dado en El Pazo de Meirás a catorce de septiembre de mil novecientos cincuenta y seis.* <sup>105</sup>

---

<sup>105</sup> Boletín Oficial del Estado, 15-10- 1956, pp. 6554 – 6555.

Cuando apenas hacía dos años de la clausura del Ferrocarril del Bidasoa, surgió la gran empresa siderúrgica *Laminaciones de Lesaca*, creada el 16 de junio de 1958, con un proyecto inicial de 70.000 toneladas de producción al año, que pronto fueron superadas con creces, planteándose la empresa su expansión por el valle, creando nuevas factorías en Legasa y en Zalain. En la actualidad este conjunto de factorías alcanza una producción que supera las 800.000 toneladas anuales, cifra que no logró el Ferrocarril que centra este estudio en todos sus años de explotación.

La excelente capacidad de producción de estas industrias, y la materia prima que reciben para su transformación, consistente principalmente en bobinas de hierro, llegadas por ferrocarril a Irun para su posterior traslado en camiones hasta las citadas instalaciones, hizo que en los años setenta, del siglo XX, se replantease la posibilidad de establecer una vía de Irun a Lesaca. Ello motivó la presencia del Director General de RENFE, quien visitó el recorrido en compañía de un equipo técnico, que elaboró un estudio en el que se contemplaba dar servicio a la empresa *Laminaciones de Lesaca* a través de la reapertura del ferrocarril, con trazado de vía ancha.<sup>106</sup> El estudio no debió satisfacer las exigencias mínimas, pues nada de ello se llegó a materializar.

El balance económico publicado por la Empresa de los Ferrocarriles del Bidasoa el día 20 de febrero de 1954,<sup>107</sup> es muy clarificador y da una visión pormenorizada en cuanto al desglose anual de sus liquidaciones. Es de destacar, que el número de años en que el tren fue deficitario, dobla a los que obtuvo beneficio. En sus últimos años vivió gracias a las subvenciones del Estado, como vemos reflejado en los epígrafes 4, 5, 6 y 7.

En concreto el epígrafe 1, se refiere a las excursiones y demás eventos sociales y culturales que en muchos casos llenaban el tren. El epígrafe 2, hace referencia a los años en los que se estuvieron construyendo los búnquers de uso militar. Con unos resultados como los expresados y con la competencia ejercida por la carretera es de comprender que el Ferrocarril del Bidasoa tocara a su fin.

---

<sup>106</sup> *La Voz de España*. 9-1-1973, p. 17.

<sup>107</sup> El Bidasoa, 20-2-1954.

## Balance económico publicado por la compañía en 1954

| AÑOS     | INGRESOS   | GASTOS     | DIFERENCIA |            |
|----------|------------|------------|------------|------------|
|          |            |            | BENEFICOS  | PERDIDAS   |
| 1916     | 260167,73  | 390042,51  |            | 129874,72  |
| 1917     | 368804,05  | 414154,69  |            | 45350,64   |
| 1918     | 520676,35  | 405438,37  | 115237,98  |            |
| 1919     | 533195     | 441496     | 91699      |            |
| 1920     | 60135725   | 442501,58  | 158855,67  |            |
| 1921     | 575088,56  | 484455,02  | 90633,54   |            |
| 1922     | 472715,26  | 390235,7   | 82479,56   |            |
| 1923     | 497702,14  | 412707,01  | 84995,13   |            |
| 1924     | 515329,45  | 438918,52  | 76410,93   |            |
| 1925     | 487328,86  | 453810,78  | 33518,08   |            |
| 1926     | 420887,3   | 542125,77  |            | 121238,47  |
| 1927     | 462482,46  | 599138,75  |            | 136656,29  |
| 1928     | 428890,1   | 582201,07  |            | 153310,97  |
| 1929     | 412364,35  | 604792,56  |            | 192428,2   |
| 1930     | 367764,17  | 587723,76  |            | 219959,59  |
| 1931     | 299693,93  | 556407,97  |            | 256714,04  |
| 1932     | 232166,67  | 527417,34  |            | 295250,67  |
| 1933     | 223295,07  | 511648,68  |            | 288353,61  |
| 1934     | 217521,46  | 537298,66  |            | 319777,2   |
| 1935     | 181787,51  | 548154,73  |            | 366367,22  |
| 1936     | 90902,59   | 404541,33  |            | 313638,74  |
| 1937     | 3752,35    | 176800,98  |            | 173048,63  |
| 1938     | 198274,02  | 383889,01  |            | 185614,99  |
| 1939     | 356237,4   | 492111,85  |            | 135874,45  |
| 1940     | 552099,01  | 612971,84  |            | 60872,83   |
| 1 1941   | 7751285,75 | 700730,98  | 74397,77   |            |
| 1 1942   | 931772,71  | 837388,7   | 94384,07   |            |
| 1 1943   | 896827,25  | 895500,24  | 1327,01    |            |
| 1944     | 898324,23  | 1025760,05 |            | 127435,82  |
| 2 1945   | 1452719,85 | 1210378,28 | 242341,57  |            |
| 2 1946   | 1734515,08 | 1439232,21 | 295282,87  |            |
| 3 1947 4 | 1755625,41 | 1947781,42 |            | 192156,01  |
| 3 1948 4 | 1582564,25 | 2157416,4  |            | 574852,15  |
| 3 1949 4 | 1255242,13 | 1925999,25 |            | 670757,12  |
| 3 1950 4 | 1446153,33 | 2218400,4  |            | 772237,07  |
| 3 1951 5 | 1526208,08 | 2658903,03 |            | 1132694,95 |
| 3 1952 6 | 1545721,3  | 2650202,91 |            | 1104481,61 |
| 3 1953 7 | 1365814,92 | 2453425,24 |            | 1087610,32 |

- 1 Los beneficios son motivados por el alquiler de vagones
- 2 Los beneficios son motivados por los transportes de fortificación
- 3 Déficit motivado por la Reglamentación Nacional de Trabajo
- 4 Subvención del Estado 300000 pesetas cada año
- 5 Subvención del Estado 632317,93 pesetas en el año 1951
- 6 Subvención del Estado 965535,51 pesetas en el año 1952
- 7 Subvención del Estado 540075,32 pesetas en el año 1953

El Ferrocarril del Bidasoa, no fue una empresa rentable, porque no respondió a las expectativas en él basadas y que quedaron reflejadas en los diferentes proyectos con él relacionados, inspirados en la reconversión industrial de la cuenca del Bidasoa, y la potenciación del transporte en la misma.

Las perspectivas de progreso industrial y desarrollo de la economía no se manifestaron dentro de unos cauces mínimos de sostenimiento y rentabilidad de la línea, ante la feroz competencia ejercida por la carretera a la que cada vez se sumaban más y mejores vehículos que podían alcanzar y recorrer todos los pueblos así como los servicios de viajeros ofrecidos por los autobuses de línea, fueron una competencia contra la que no pudo luchar.

Tras cuarenta años de servicio, el Ferrocarril del Bidasoa realizó su último viaje una fría tarde de invierno, la del 31 de diciembre de 1956, en que la máquina partió muy lentamente de la estación de Elizondo, arrastrando el último convoy, para llegar unas horas después a Irun, su destino, de donde nunca más tomaría la salida.

RICARDO BERODIA GORDEJUELA

Irun, mayo de 2006.

