

EL FERROCARRIL CARLISTA

JUAN PARDO SAN GIL



Insurrección Carlista. Acción en el túnel de Ossina.

Juan Pardo San Gil gure argitalpenen kolaboratzaile leiala izan zen eta *Bilduma*-n eta *Oarso*-n idatzitako artikulua ekarpen interesgarriak dira gure herriaren historia ezagutzeko. Bereziki interesatzen zitzaizkion bi gairen espezialista eta maitale izan zen: karlismoa eta gerra zibileko euskal itsasontzien historia. Eta, bi arloetan ekarpen interesgarriak egin zituen. Horrela, bada, artikulua ugari eta liburuak argitaratu zituen eta arlo horiei loturiko hainbat jardueratan parte hartu zuen, eta bera izan zen Matxixako lurmuturreko guduaren omenezko aldia aldiko ekitaldien sustatzailea. Horrez gain, Donostiako Ontzi Museoarekin lankidetzan aritu zen denak emanda. 2013ko martxoan hil egin zen, eta agur esateko unean hilondoko artikulua hau utzi zigun *Bilduman* argitaratzeko. Eta, hala egiten dugu hura omentzeko, bere laguntza eta lankidetzak eskaini baitzizkigun. Hura galtzea mingarria izan zen bere adiskidetasuna izan genuen guztiontzat, baina hark egindako lanak bere oroitzapena bizirik mantentzen lagunduko digu.

J. C. Jiménez de Aberásturi

Laburpena:

Azken Karlistadan (1872-76) Carlos VII-aren aldekoek administrazio propio bat izatea lortu zuten 1873ko bukaeran mendean zuten lurraldean, hain zuten ere zenbaitek Estatu Karlista izendatu dutena. Estatu “alternatibo” horrek bere instituzioak sortu zituen eta komunikazioen arloan ere eragin zuten. Era horretan, Karlistek 1874ko irailaren 11n Komunikazioen Zuzendaritza Nagusia antolatu zuten. Horren buru José M^a Diego de León, Beraskoango Kondea, jarri zuten, eta egoitza Tolosan ezarri zuten. Zereginetako bat izan zuen trena kudeatzea mendean hartutako lurraldeetan.

Karlistek garrantzizko tren-materiala kontrolatu zuten bi eremutan: Bizkaian, Trianoko Trena eta Bilbo-Tuterarako trenaren zati bat, eta Norteko Trenaren ibilbidean Andoain (Gipuzkoa) eta Agurain (Araba) arteko tartea eta Iruineako ingurumarietaraino arteko lotune zena Zaragozarako Trenarekin. Material gehiago ere (2 tren-makina) eskuratu zuten 1875eko amaieran, Iruineako geltokira egindako erasoaldi batean.

Agintari karlistek gatazkaren hasieratik ahaleginak egin zituzten liberalen armadak trenaren erabilera eragozteko. Baina, trafiko zibila eta komertziala zabalik mantentzea nahi izan zuten. Horrela elkarrizketak izan zituzten tren-konpainiekin eta akordioak erdietsi zituzten zerbitzua neutralizatzeko. Dena den, liberalen agintariak ez zituzten onartu eta ez ziren indarrean jarri. Azkenean karlistek zerbitzua zuzenean kudeatzea aukeratu zuten euren interesak mantentzeko.

Juan Pardo San Gil ha sido durante años fiel colaborador de nuestras publicaciones y sus artículos en *Bilduma* y *Oarso* constituyen interesantes aportaciones al conocimiento de nuestra historia. Especialista y amante de dos temáticas que le interesaban particularmente, el carlismo y la historia naval vasca de la guerra civil, llevó a cabo en ambos campos apreciables aportaciones, publicando numerosos artículos, libros y participando en diversas actividades ligadas a ellas, siendo por ejemplo el promotor de las conmemoraciones periódicas de la batalla del cabo Machichaco, o colaborando activamente con el Museo Naval de San Sebastián. En marzo de 2013 Juan falleció dejándonos, en el momento de despedirnos de él, este artículo póstumo para ser publicado en *Bilduma*, lo que hacemos como verdadero homenaje a quien nos prestó todo su apoyo y colaboración. Si su pérdida fue dolorosa para todos los que contamos con su amistad, su obra hará que mantengamos viva su memoria.

J. C. Jiménez de Aberásturi

Resumen:

Durante la última de las Guerras Carlistas (1872-76) los partidarios de Carlos VII llegaron a organizar una administración propia en el territorio dominado a finales de 1873, lo que algunos han dado en bautizar como el Estado Carlista. Este Estado “alternativo” creó sus propias instituciones que tuvieron también su expresión en el terreno de las comunicaciones. Los carlistas organizaron el 11 de septiembre de 1874 una Dirección General de Comunicaciones, a cuyo frente se nombró a D. José M^a Diego de León, Conde de Belascoain, que fijó su sede en Tolosa. Entre sus cometidos estuvo la gestión de los ferrocarriles en el territorio bajo su dominio.

Los carlistas se hicieron con el control de un importante material ferroviario en dos áreas: en Vizcaya, el Ferrocarril de Triano y parte del Bilbao-Tudela, y en el trayecto del Ferrocarril del Norte comprendido entre Andoain (Guipúzcoa) y Salvatierra (Álava) y el enlace hasta las cercanías de Pamplona con el Ferrocarril a Zaragoza. A finales de 1875 aún se harían con otro material (2 locomotoras) capturado durante una incursión a la estación de Pamplona.

Las autoridades carlistas intentaron, desde el inicio del conflicto, impedir el uso del ferrocarril por el ejército liberal. Pero quisieron que se mantuviera abierto al tráfico civil y comercial. Entablaron negociaciones con las compañías ferroviarias y llegaron a acuerdos para neutralizar el servicio, aunque las autoridades liberales los rechazaron y no llegaron a entrar en vigor. Finalmente los carlistas optaron por gestionar directamente el servicio para sus propios intereses.

Estatu Karlistak trena erabili zuen batez ere tropak, materiala eta pertsonai esanguratsuak garraiatzeko eta zerbitzu zibil eta komertzialerako. Trianoko Trena erabilera militarerako martxan egon zen aldi labur batean 1874ko apirilean eta Norteko Trena 1874ko bukaeratik 1876an gerra amaitu zen arte. Jendearentzako Andoaindik Zumarragaraino tartea soilik irekita egon zen, 1875eko ekainetik. 1876ko otsailean tropa liberalek karlistak garaitu zituzten eta lurraldea mendean hartu zuten. Trena nagusi zaharren eskura itzuli zen.

Trenbideek, instalazioek eta tren-materialek kalte asko izan zituzten gatazkaren ondorioz. Gerrak areagotu egin zituen tren-konpainia batzuk jasaten ari ziren oztopoak eta horrek ekarri zuen tren-enpresen mapa sinplifikatzea Iparraldean. Era horretan Compañía de Caminos de Hierro del Norte enpresak gainerakoak irentsi egin zituen, 1878an.

* Lan hori egiteko Eusko Ikaskuntza-*Sociedad de Estudios Vascos*, 2012 delakoaren ikerketarako laguntza bat izan du.

El Estado Carlista utilizó el ferrocarril fundamentalmente para el traslado de tropas, material y personalidades significadas y para el servicio civil y comercial. Para uso militar el Ferrocarril de Triano estuvo en activo durante un corto espacio de tiempo en abril de 1874 y el Ferrocarril del Norte desde finales de 1874 hasta la conclusión de la guerra en 1876. Al público se abrió sólo el tramo comprendido entre Andoain y Zumárraga, desde junio de 1875. En febrero de 1876 las tropas liberales derrotaron a las carlistas y ocuparon su territorio. El tren volvió a manos de sus antiguos dueños.

Las vías, instalaciones y material ferroviario sufrieron cuantiosos daños a causa del conflicto. La guerra agudizó las dificultades por las que ya pasaban varias compañías ferroviarias y contribuyó a simplificar el mapa de empresas ferroviarias en el Norte, donde la *Compañía de Caminos de Hierro del Norte* acabó fagocitando a todas las demás en 1878.

* La realización de este trabajo ha contado con una ayuda a la investigación de *Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos*, 2012.

EL FERROCARRIL CARLISTA

1. EL DESARROLLO DE LA ÚLTIMA GUERRA CARLISTA (1872-76)

Los conflictos políticos que enfrentaron a lo largo de todo el siglo XIX español a las corrientes liberales nacidas de la Revolución Francesa y a los sectores absolutistas partidarios del Antiguo Régimen tuvieron su más cruda expresión en las Guerras Carlistas. Los partidarios del absolutismo político fueron también conocidos como tradicionalistas, legitimistas y, sobre todo, “carlistas”, por proclamar como rey al hermano de Fernando VII, D. Carlos M^a Isidro –Carlos V-, y a sus sucesores Carlos VI y Carlos VII.

Carlistas y liberales se enfrentaron en la Guerra de los Siete Años o Primera Guerra Carlista (1833-40), Guerra de los “Matiners” (1846-49), insurrección montemolinista (1855-57), desembarco en San Carlos de la Rápita (1860), levantamientos de La Mancha y Maestrazgo en 1869 y de Álava y Vizcaya¹ en 1870 y, finalmente, en la Segunda² Guerra Carlista (1872-76). Los prolegómenos de esta última guerra se sitúan en la Revolución liberal de 1868 que acabó con el reinado de Isabel II. Las disensiones internas entre los propios liberales, su incapacidad para organizar un gobierno estable y para solucionar el problema colonial, unidas a su política anticlerical y al hostigamiento a que sometieron a las instituciones forales fueron el caldo de cultivo adecuado para que el carlismo resurgiera. En este periodo convulso se sucedieron diferentes regímenes en el campo liberal: Gobierno Provisional (1868-71), monarquía constitucional de Amadeo I (1871-73), una

1. Los topónimos y nombres propios utilizados en el texto son los oficiales de la época, que pueden diferir de los actuales.

2. Para algunos Tercera Guerra porque cuentan como Segunda el levantamiento de 1846 que sólo tuvo incidencia en Cataluña. En ese conflicto los carlistas no fueron capaces de mantener el dominio estable de ningún territorio, ni de establecer una administración propia. No tuvo, ni de lejos, la repercusión o la amplitud de las dos auténticas guerras carlistas. Un último levantamiento armado carlista se produciría en Cataluña en 1899.

república con 4 presidentes en menos de un año (1873-74), una dictadura militar (1874) y finalmente la restauración de la monarquía borbónica, en la persona de Alfonso XII, tras un levantamiento militar el 29 de diciembre de 1874.

La Segunda Guerra Carlista se desarrolló en tres escenarios principales: el País Vasco-Navarro o Euskal Herria y zonas colindantes de Santander, Burgos, Logroño y Zaragoza, un territorio que tanto carlistas como liberales llamaron habitualmente “el Norte”; el Bajo Aragón, Valencia, Maestrazgo y la zona oriental de Castilla la Nueva, que recibió el nombre de “el Centro”, y por último Cataluña. En cada uno de estos escenarios las operaciones se desarrollarían de forma independiente y en cada uno el carlismo alcanzó diferentes niveles de implantación y desarrollo. La guerra comenzó con un levantamiento masivo de los partidarios de Don Carlos el 21 de abril de 1872, especialmente importante en Vizcaya, Navarra y Cataluña. Antes de que los carlistas pudieran obtener armas suficientes, los navarros fueron derrotados en Oroquieta (4-5-72) y los vizcaínos, faltos del apoyo de las otras provincias, firmaron el Convenio de Amorebieta (24-5-72) que ponía fin a la sublevación en condiciones honrosas. Algunos grupos de guerrilleros se sostuvieron unos meses más, pero en agosto la guerra sólo continuaba en la montaña catalana.

Animados por la prolongación de la guerra en Cataluña, los carlistas volvieron a levantarse en el Norte en diciembre. En esta ocasión eran pequeñas partidas de guerrilleros que iban creciendo a medida que obtenían más armas. Pronto empezaron a surgir focos guerrilleros en diferentes puntos de la Península: Aragón, Asturias, La Mancha, Valencia... Las partidas guerrilleras empezaron a crecer y a organizarse en batallones regulares y a hacer frente a las columnas liberales, derrotándolas en los combates de Eraul (5-5-73) y Udabe (26-6-73) en Navarra, y de Alpens (9-7-73) en Gerona.

El 16 de julio Carlos VII hacía su entrada en Navarra por Zugarramurdi y la sublevación cobraba nuevos bríos. Durante el verano de 1873 el Ejército liberal perdió progresivamente la iniciativa en el Norte, viéndose obligado a concentrar sus fuerzas en Bilbao, Vitoria, Pamplona, la Ribera y el corredor de Tolosa-San Sebastián-Irún. Los carlistas se hicieron dueños de casi toda Vizcaya, Álava y Guipúzcoa, dos tercios de Navarra y algunas zonas colindantes de Cantabria, Burgos y La Rioja. En Cataluña las fuerzas legitimistas lograron tomar algunas localidades importantes, y en Aragón, Valencia y Castilla la Nueva se reinició el alzamiento.

El Ejército carlista alcanzó su madurez con la victoria de Montejurra (7/9-11-73), en las proximidades de Estella. Desde ese momento hasta casi el final de la guerra, en 1876, será capaz de mantener el dominio estable de un amplio territorio. Las tropas liberales se concentraron en las capitales, mientras el campo quedaba bajo control carlista. El carlismo concibió que la victoria final pasaba por romper



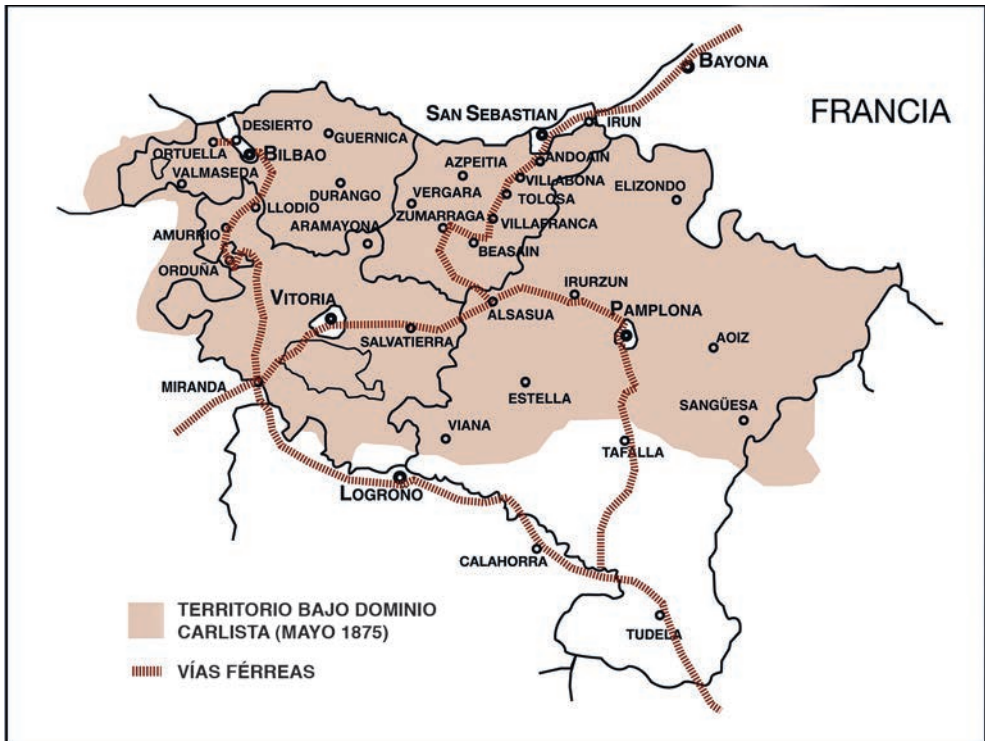
ÉVÉNEMENTS DE D' ESPAGNE. Rupture du chemin de fer par les carlistes entre Alsasua et Zumárraga.

este esquema defensivo y decidió lanzar un gran ataque para tomar Bilbao. Era la más importante del Norte desde el punto de vista político y económico y su captura reportaría un mayor apoyo internacional y un duro golpe para el gobierno republicano.

El sitio de Bilbao se inició la noche del 28 al 29 de diciembre de 1873 cuando los carlistas consiguieron cerrar el paso por la ría, cruzando cadenas y calabotes en Zorroza. Luego tomaron Portugaleta (21-1-74) y derrotaron a las fuerzas liberales que intentaban socorrer Bilbao en las batallas de Somorrostro (24/25-2-74) y San Pedro Abanto (25/27-3-74), las más sangrientas de la guerra. Finalmente el ejército liberal, dando un rodeo por el sur, atacaría por Galdames, donde terminaba la línea carlista. Casi sin oposición flanquearon al ejército sitiador y entraron en Bilbao, rompiendo el cerco (2-5-74). El Ejército carlista se retiró en buen orden y sin sufrir bajas, pero no volvería a intentar la toma de la capital. Los liberales, tratando de dar un golpe decisivo, atacaron Estella pero fueron completamente derrotados en Abarzuza (25/27-6-74), muriendo en combate su general en jefe. Los liberales continuarían encerrados en las capitales y los carlistas mantendrían el dominio del interior hasta el fin de la guerra.

Durante 1875 el Carlismo vio frenada su progresión y el Liberalismo encontró en la restauración en el trono de Alfonso XII el camino para lograr una confluencia política con sectores monárquicos y conservadores. El Ejército carlista no fue capaz de trasladar la guerra a Castilla y avanzar sobre Madrid y, en cambio, consumió sus recursos en estériles intentos por bloquear Pamplona o Vitoria. Y aunque consiguió frenar el primer ataque de las fuerzas liberales con la victoria de Lacar (3-2-75), su derrota en la batalla de Treviño (7-7-75) acabó con el bloqueo de Vitoria y marcó el inicio de su declive.

El gobierno liberal, una vez reorganizado y políticamente reforzado con la restauración alfonsina, aumentó el Ejército con nuevas quintas. Concentró primero sus fuerzas en el Centro hasta expulsar de allí a las tropas carlistas en julio de 1875. Repitió luego la fórmula en Cataluña, consiguiendo ocupar progresivamente todo el territorio en noviembre de 1875. Y eso le permitió constituir en el Norte dos grandes ejércitos que casi cuadruplicaban al de los carlistas. A finales de enero de 1876, el Ejército liberal desencadenó la ofensiva final. El Ejército de la Izquierda derrotó con facilidad en Elgueta (13-2-76) al núcleo principal del Ejército carlista, mientras el de la Derecha consiguió tomar Estella (19-2-76). Carlos VII pudo llegar a Valcarlos con sus últimas tropas fieles y cruzó finalmente la frontera por Arneguy (28-2-76). La rendición del castillo de Lapoblación, último baluarte carlista (2-3-76), puso punto final a la guerra.



Las vías férreas en el Norte durante la II Guerra Carlista.

2. LOS FERROCARRILES EN EL NORTE DURANTE LA GUERRA CARLISTA (1872-76)

La red ferroviaria que en 1872 se extendía por Vizcaya, Álava, Guipúzcoa y Navarra formaba una especie de “И”³. En las cuatro esquinas se situaban las localidades de Bilbao, Irún, Tudela y Miranda de Ebro (Burgos). La red constaba de tres líneas o ejes que acababan interconectándose entre ellos:

- El eje central lo formaba el Ferrocarril del Norte que, procedente de Madrid, entraba por Miranda y, tras cruzar Álava de izquierda a derecha y bordear Navarra por Alsasua, atravesaba Guipúzcoa hasta Irún, donde enlazaba con Hendaya y el ferrocarril a París.

3. La letra “i” del alfabeto cirílico. De aspecto parecido a una “N” invertida.

- El eje occidental era el Ferrocarril de Bilbao a Tudela que empalmaba con el del Norte en Miranda y continuaba por fuera del país, atravesando tierras logroñesas, hasta alcanzar en Castejón la línea que venía de Pamplona.
- Por último, el eje oriental lo constituía el Ferrocarril de Alsasua a Zaragoza, que se conectaba en Alsasua con la línea del Norte y continuaba por Pamplona y Tudela, donde finalizaba el Ferrocarril de Bilbao, prosiguiendo después a Cortes y de ahí a Zaragoza.

Existían además los “ferrocarriles mineros vizcaínos”, en su mayoría en construcción. Todos ellos estaban destinados al traslado de mineral de hierro desde las diferentes minas hasta la ría de Bilbao. El más antiguo era el Ferrocarril de Triano, que enlazaba Ortuella con El Desierto, y estaban también en construcción el de Galdames a Sestao, el de Luchana al Regato y el de la Orconera a Luchana. Ninguno de ellos empalmaba con el resto de la red ferroviaria de la época.

Durante la Guerra Carlista (1872-76), sin ningún género de dudas, el ferrocarril era un elemento estratégico de primera magnitud, porque era el sistema de comunicación más rápido para el transporte de tropas y material en gran número y a grandes distancias⁴. Además junto a las vías férreas iba siempre la red telegráfica, otro elemento de comunicación primordial, que permitía la transmisión de órdenes e informaciones con muchísima rapidez. Eso convertía a la red ferroviaria y telegráfica en objetivos militares de primer orden para ambos contendientes, bien para su explotación y defensa por un bando o bien para evitarlo por el otro. Repasaremos de forma somera la situación del servicio ferroviario en el Norte durante la guerra.

2.1. El Ferrocarril del Norte

El Ferrocarril del Norte era propiedad de la *Compañía de Caminos de Hierro del Norte*. Los trabajos de su construcción habían empezado en junio de 1856 en Valladolid. En territorio vasco, el primer tramo, entre Miranda y Olazagutía, entró en servicio el 18 de abril de 1862. La inauguración oficial de la línea completa Madrid-París se realizó en San Sebastián al 15 de agosto de 1864, con presencia del rey consorte, Francisco de Asís. La línea empezaba en Madrid y continuando por Valladolid y Burgos llegaba a Miranda de Ebro. De allí, tras cruzar el Ebro, se

4. En la “*Revista de Obras Públicas*”, 1-2-75, p. 35-36, se describe cómo se trasladó de Miranda a Santander un cuerpo de ejército formado por 13.951 hombres, 1.486 caballos y mulos, 27 piezas de artillería y su impedimenta entre el 4 y 7 de noviembre de 1874.



Sabotaje carlista al ferrocarril en la estación de Pamplona.

adentraba en Álava, Navarra y Guipúzcoa para alcanzar la frontera por Hendaya y continuar a París, en un viaje que podía durar en torno a 39 horas en total⁵.

Toda la línea Madrid-Hendaya se extendía por 633 km, de los que 179 estaban en territorio vasco. Las estaciones y apeaderos de este trayecto eran en 1872: Manzanos, Nanclares, Vitoria, Salvatierra y Araya en Álava; Olazagutía y Alsasua en Navarra; Zumárraga, Beasain, Villafranca, Tolosa, Villabona, Andoain, Hernani, San Sebastián, Pasajes, Rentería e Irún en Guipúzcoa, y Hendaya al otro lado de la frontera.

Los primeros ataques de fuerzas carlistas contra este ferrocarril se produjeron a finales de abril de 1872, con el corte de la vía y del puente entre Beasain y Tolosa⁶. Las acciones cesaron en verano tras la derrota de las fuerzas carlistas, pero se recrudecieron a comienzos de 1873 con un nuevo levantamiento. Estos

5. "Gaceta de los Caminos de Hierro", 30-4-76, p. 284.

6. FERRER, Melchor; ACEDO, José y TEJERA, Domingo: *Historia del Tradicionalismo Español*, tomo XXIV, p. 66.

ataques condujeron a que el 14 de marzo se interrumpiera el servicio ferroviario entre Zumárraga e Irún; el 19 de abril entre Zumárraga y Vitoria, y finalmente el 10 de septiembre entre Vitoria y Miranda⁷. Por el camino quedaron numerosos asaltos a trenes, colocación de obstáculos en la vía, rotura de postes telegráficos o destrucción de puentes y estaciones. Los más graves fueron el incendio de las estaciones de Beasain (16-6-73) y Alsasua (4-8-73). A comienzos de septiembre de 1873 los carlistas se habían hecho dueños de todo el trayecto entre Miranda y Tolosa, excepto Vitoria y sus alrededores. El 1 de marzo de 1874 los carlistas ocuparon además Tolosa y Andoain, ampliando su control hasta las cercanías de Hernani. La compañía no reanudaría el servicio hasta el final de la guerra. El tramo Miranda-Vitoria se reabría el 23 de enero de 1876⁸ y la línea completa el 23 de marzo del mismo año⁹.

2.2. El Ferrocarril Bilbao-Tudela

El Ferrocarril de Bilbao a Tudela era propiedad de la *Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao*. Su construcción fue fruto de una conjunción de intereses entre empresarios logroñeses y bilbaínos, para que los productos riojanos pudieran salir al mar por Bilbao y de paso interconectar en Castejón con la línea Zaragoza-Alsasua que se prolongaba después hasta Barcelona. Las obras se iniciaron en Bilbao en diciembre de 1857. El primer tramo, entre Bilbao y Miranda, entró en servicio el 2 de marzo de 1863 y la línea se completó hasta el enlace con Castejón el 31 de agosto del mismo año. El trayecto se iniciaba en Madrid y continuando por Valladolid y Burgos llegaba a Miranda de Ebro.

Toda la línea Bilbao-Tudela tenía una longitud de 249 km, de los que 104 correspondían al trayecto Bilbao-Miranda. Las estaciones y apeaderos de este trayecto eran en 1872, además de las cabeceras: Arrigorriaga, Miravalles, Areta, Llodio, Amurrio, Orduña, Lezama, Inoso, Izarra y Pobes en Álava y Vizcaya.

Los primeros ataques de tropas carlistas contra este ferrocarril se produjeron hacia el 22 de abril de 1872, con el corte de la vía en Areta y en días posteriores en Izarra, Luyando y Miravalles¹⁰. Los ataques prosiguieron en 1872 y 1873, hasta que el 5 de marzo el jefe de la estación de Inoso llegó a Miranda con todo su personal, obligado a abandonar su puesto por una partida carlista que prohi-

7. "Gaceta de los Caminos de Hierro", 16-3-73, p. 166-167, y 29-8-75, p. 555.

8. "La Ilustración Española y Americana", 30-1-76, p. 57-58.

9. "Gaceta de los Caminos de Hierro", 26-3-76, p. 203.

10. FERRER, Melchor; ACEDO, José y TEJERA, Domingo: *Historia del Tradicionalismo Español*, tomo XXIV, p. 64 y 66.



Estación de Tafalla en 1874.

bió terminantemente que continuase prestándose el servicio¹¹. La compañía pudo retirar 21 locomotoras a Bilbao y las 24 restantes a la sección Miranda-Tudela pero perdió más de 40 coches y vagones en los ataques¹². El servicio en el tramo Bilbao-Miranda no se restablecería hasta después de finalizada la guerra, el 23 de marzo de 1876¹³. Pero dificultades de su explotación, que la guerra no había hecho sino agravar, condujeron a que la *Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao* fuera finalmente absorbida por la *Compañía de Caminos de Hierro del Norte* el 28 de marzo de 1878.

2.3. El Ferrocarril Alsasua-Zaragoza

El Ferrocarril de Alsasua a Zaragoza era propiedad de la *Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y a Barcelona*. Su construcción estaba destinada a enlazar Navarra, Zaragoza y el corredor del Ebro hasta Cataluña con la línea Madrid-Irún en Alsasua. Los trabajos se iniciaron en octubre de 1859 en Tafalla por la recién creada *Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Alsasua*. La compañía se fusionó en 1865 con la *Compañía del Ferrocarril de Barcelona a*

11. "Gaceta de los Caminos de Hierro", 9-3-73, p. 148.

12. "Gaceta de los Caminos de Hierro", 3-9-76, p. 570; 10-9-76, p. 585, y 24-9-76, p. 616.

13. "Gaceta de los Caminos de Hierro", 26-3-76, p. 203.

Zaragoza, creando la *Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y a Barcelona*. El primer tramo, entre Pamplona y Murillo, se abrió al tránsito el 15 de septiembre de 1860 y la línea de Pamplona a Zaragoza el 1 de octubre de 1861, pero ante las dificultades en completar el tramo Olazagutía-Beasain, el tramo Pamplona-Irurzun no se concluyó hasta 1864 y la línea no llegó a Alsasua hasta el año siguiente.

Toda la línea Alsasua-Zaragoza tenía una longitud de 231 km, de los que 178 correspondían al trayecto navarro, de Alsasua a Cortes. Las estaciones y apeaderos de este trayecto eran en aquella época: Alsasua, Echarri-Aranaz, Lacunza, Huarte-Araquil, Irurzun, Zuasti, Pamplona, Noain, Ventas de las Campanas (Buirrun), Garinoain, Tafalla, Olite, Murillo el Cuende, Caparrosos, Marcilla, Villafranca, Milagro, Castejón, Tudela, Ribaforada y Cortes.

Los primeros ataques carlistas contra esta línea tuvieron lugar el 28 de abril de 1872 en Irurzun. En mayo y junio se registraron ataques en otros puntos, que se interrumpieron hasta que el levantamiento se reinició a final de año. El 3 de enero de 1873, fuerzas carlistas navarras atacaron la estación de Campanas e incendiaron la de Noain, donde apresaron a varios empleados de la Compañía de Ferrocarriles que condujeron a Monreal. Allí se negoció con la Compañía que, a cambio de liberar a sus empleados, se paralizarían los servicios de transporte en aquella vía¹⁴. Desde el 5 de enero, el tráfico ferroviario quedó interrumpido entre Tafalla y Alsasua. El 18 de abril la suspensión se extendió a todo el trayecto Zaragoza-Tafalla, aunque el 20 de agosto se reanudaría el servicio en ese tramo¹⁵. El ya citado incendio de la estación de Alsasua (4-8-73) inutilizó un buen número de coches, vagones y 2 locomotoras. Además, una avenida del Ebro el 16 de abril de 1874 destruyó el puente de Castejón, con lo que hasta el final de la guerra, sólo se pudieron explotar al público el tramo de Castejón a Zaragoza y para el servicio militar el de Tafalla a Castejón¹⁶. El servicio en toda la línea no se reanudó hasta finales de febrero de 1876, con trasbordo en Castejón¹⁷, hasta que pudo recomponerse el puente el 18 de octubre. Como en el caso del ferrocarril de Tudela a Bilbao, la guerra agravó las dificultades de explotación que arrastraba este ferrocarril desde sus orígenes, y condujo finalmente a que la *Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y a Barcelona* fuera absorbida por la *Compañía de Caminos de Hierro del Norte* el 13 de febrero de 1878.

14. FERRER, Melchor; ACEDO, José y TEJERA, Domingo: *Historia del Tradicionalismo Español*, tomo XXIV, p. 57, 66, 73 y 85, y tomo XXV, p. 62.

15. "Gaceta de los Caminos de Hierro", 9-3-73, p. 148; 21-12-73, p. 808-809, y 19-7-74, p. 457.

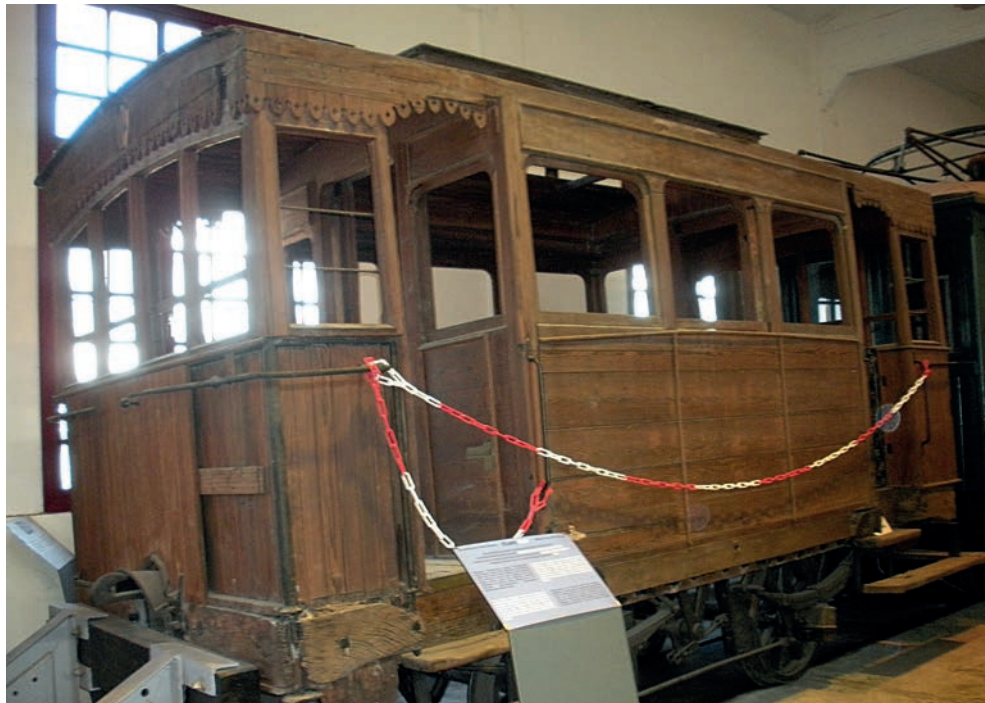
16. *Gaceta de los Caminos de Hierro*", 1-8-75, p. 489; 22-8-75, p. 537; 30-7-76, p. 488, y 6-8-76, p. 503.

17. "Gaceta de los Caminos de Hierro", 22-2-76, p. 124.

2.4. El Ferrocarril de Triano y los ferrocarriles mineros vizcaínos

El Ferrocarril de Triano era propiedad de la Diputación General de Vizcaya. La construcción la realizó Nicolás Urcullu Smith, ya que la legislación de la época no permitía su titularidad a la Diputación. Este problema se resolvió con la promulgación de la Ley de Ferrocarriles de 10 de enero de 1870, adquiriendo entonces la Diputación su titularidad definitiva. Se construyó para el traslado de mineral de hierro desde las minas de Triano, junto a Ortuella, hasta la ría de Bilbao. El interés de la Diputación radicaba en fijar precios competitivos para la salida del mineral. La línea de Triano sólo medía 8 km; iba de Ortuella a San Nicolás, en El Desierto, y se abrió al servicio el 16 de abril de 1865.

Fuerzas carlistas cortaron el puente de Galindo, interrumpiendo por primera vez el tráfico del Ferrocarril de Triano en abril de 1873. Al convertirse la zona en teatro de operaciones militares, la explotación del ferrocarril se suspendió el 16 de septiembre. Los carlistas se hicieron con toda la línea y su material con la toma de Portugaleta, durante el sitio de Bilbao. El ferrocarril no volvería a reanudar el transporte de mineral hasta el 14 de febrero de 1876, cuando la guerra había finalizado en aquella zona.



Vagón de 1876 del Ferrocarril de Galdames a Sestao (*Museo Vasco del Ferrocarril, Azpeitia*)

Los demás ferrocarriles mineros estaban en fase de construcción¹⁸. El de Galdames a Sestao empezó a construirse en octubre de 1871, el de Luchana al Regato en mayo de 1872 y el de la Orconera al finalizar la guerra. La guerra vino a retrasar y dificultar los trabajos y ninguno pudo entrar en servicio hasta que finalizó. El de Galdames a Sestao, propiedad de la *Bilbao Iron Ore Co. Ltd.*, entró en servicio el 5 de junio de 1876. El de Luchana al Regato, de la *Luchana Mining and Co.*, que ya había hecho circular locomotoras en diciembre de 1872, lo reanudó en 1876. Y el de la Orconera, propiedad de la *Orconera Iron Ore Co. Ltd.*, inició su servicio el 21 de agosto de 1877.

3. EL FERROCARRIL CARLISTA

Como hemos visto, las fuerzas carlistas consiguieron interrumpir la práctica totalidad del tráfico ferroviario en Álava, Vizcaya, Guipúzcoa y Navarra durante el invierno de 1873. A partir de septiembre de 1873 consiguieron el dominio estable de un amplio territorio que incluía la casi totalidad de Alava, Guipúzcoa, Vizcaya y el 60 % de Navarra, con excepción de las capitales y unas pocas localidades cercanas. En los territorios bajo su control los carlistas organizaron una administración propia, lo que algunos han bautizado como el “Estado Carlista”. Se volvieron a constituir los ayuntamientos y las diputaciones conforme a fuero, y en abril de 1874 entró en funciones un verdadero gobierno, cuando Carlos VII decidió crear varias Secretarías de Estado (Ministerios) para el despacho de los diferentes asuntos. Don Carlos no fijó una capital, aunque residió con más frecuencia en Estella, Durango y Tolosa. Las diferentes instituciones se repartieron por varias localidades guipuzcoanas y vizcaínas.

Las Diputaciones de Álava, Guipúzcoa, Navarra y Vizcaya fueron los verdaderos motores del esfuerzo de guerra carlista. Se ocuparon de la recaudación de fondos, el reclutamiento militar y la organización de los suministros y servicios necesarios para el sostenimiento del Ejército y de la población civil. Ellas gestionaban el ramo de correos y telégrafos; los servicios de hacienda y aduanas; la sanidad, beneficencia y educación primaria; la conservación de caminos, puentes y carreteras; el suministro de raciones y vestuario al ejército; la vigilancia forestal y de caza; orden público, etc. Con los fondos recaudados, las Diputaciones contribuían además proporcionalmente a financiar los gastos de la Casa Real, las Secretarías de Estado y demás instituciones de carácter supraterritorial.

18. Los orígenes y situación de los ferrocarriles mineros de Vizcaya son ampliamente descritos en la “*Revista de Obras Públicas*”, 15-4-75, p. 87-90 y 1-5-75, p. 97-104.



Estación de Zumárraga 1864. Foto Auguste Muriel.

Desde comienzos de 1874 los carlistas se hicieron con un importante patrimonio ferroviario en tres áreas sin interconexión:

- El Ferrocarril de Triano, con todo su material al completo, 5 locomotoras y 111 vagones. De él se haría cargo la Diputación carlista de Vizcaya.
- El trayecto de Arrigorriaga hasta el Ebro del Ferrocarril Bilbao-Tudela. En este tramo no se capturaron locomotoras y tan sólo algunos vagones por lo que no se pudo restablecer el servicio.
- El trayecto del Ferrocarril del Norte comprendido entre las afueras de Hernani y las cercanías de Vitoria y el enlace con el Ferrocarril a Zaragoza desde Alsasua hasta las proximidades de Pamplona. En el Ferrocarril del Norte disponían de una locomotora y numerosos coches y vagones y los desperfectos de la vía podían repararse con los medios a su disposición. En cambio en el tramo del Ferrocarril a Zaragoza los desperfectos en la vía eran considerables. A finales de 1875 aún se harían con 2 locomotoras más, capturadas durante una incursión en la estación de Pamplona.

A continuación examinaremos la explotación de la red ferroviaria por el “Estado Carlista” en los dos escenarios en que la gestionó: la efímera experiencia del Ferrocarril de Triano (1874) y la más dilatada del Ferrocarril del Norte (1875-76).

3.1. El Ferrocarril de Triano. El primer “Ferrocarril Carlista”

Durante el sitio de Bilbao, las fuerzas carlistas se hicieron con el control de toda la línea y el material del Ferrocarril de Triano tras la toma de Portugalete (21-1-74). En la vía y las estaciones de Ortuella y Desierto encontraron las locomotoras *Triano*, *Ortuella*, *Galindo*¹⁹ y *La Primitiva*²⁰ (alquilada a la Cía. de Tudela a Bilbao), y una quinta más pequeña en reparación; 1 coche con departamentos de 1ª y 2ª, 80 vagones sin freno y 30 con freno (6 de ellos en reparación), 300 toneladas de carbón inglés, así como las instalaciones de telégrafos, los talleres de ajuste y reparación, repuestos, planos, archivos, etc²¹.

La Diputación General de Vizcaya carlista se hizo cargo del ferrocarril y lo volvió a poner en funcionamiento para atender el suministro de raciones y material de guerra de las tropas carlistas que defendían la línea de Somorrostro. Los maquinistas y el personal de la vía continuaron en sus mismos puestos y el ferrocarril reinició el servicio el 19 de abril de 1874²². Su labor fue muy útil para el ejército carlista, calculando la Diputación un ahorro diario de 8.000 reales por su utilización²³, aunque fuera efímera. Una maniobra envolvente del ejército liberal forzó al ejército carlista a retirarse la noche del 30 de abril al 1 de mayo para evitar ser copado. Los liberales recuperaron Portugalete (1-5-74) y el ferrocarril volvió a detenerse tras menos de dos semanas de actividad. La vía férrea quedaría en una zona al alcance de ambos contendientes, con lo que el Ferrocarril de Triano no

19. Eran 3 locomotoras de 20 toneladas de dos ejes acoplados, con tender incorporado en forma de albarda (0-2-0-ST). Fueron construidas en Manchester por Sharp Stewart en 1868, 1871 y 1873. La mayor parte de la información sobre estas locomotoras y las demás que se citan en el trabajo ha sido amablemente facilitada por D. Juan José Olaizola, Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril.

20. Era una locomotora de pequeño tamaño de la que se sabe muy poco. Fue adquirida por el contratista Thomas Brassey para las obras de construcción del ferrocarril de Tudela a Bilbao. Al acabar los trabajos en 1863 se incorporó al parque motor de la compañía y por su tamaño se utilizaba en servicios de maniobras o mercancías ligeros. En 1866 se incluyó en una petición dirigida al gobierno para poder enajenar material sobrante y a partir de ahí debió alquilarse al Ferrocarril de Triano.

21. “*Inventario de los efectos existentes en la villa de Portugalete, pertenecientes al Ferrocarril de Triano*”. Desierto, Febrero 13 de 1874 (ACJ). En realidad el inventario incluye todo lo encontrado en Portugalete, El Desierto, Ortuella y en la vía.

22. Oficio de la Comandancia de Armas de Portugalete y Siete Concejos del Valle de Somorrostro a la Il.tra. Diputación Gral. de este Señorío de Vizcaya. Portugalete, Abril 19 de 1874 (ACJ).

23. *Diputación General del Señorío de Vizcaya. Departamento de Carreteras. Memoria 1873 a 1875*. Durango, 20 de junio de 1875 (ACJ).

reanudaría al servicio hasta el 14 de febrero de 1876, una vez que se retiraron definitivamente las tropas carlistas.

3.2. Intentos de neutralización del servicio ferroviario con la Compañía de Caminos de Hierro del Norte. (1873-75)

Cuando se inició la sublevación carlista en abril de 1872 las partidas guerrilleras tomaron como uno de sus objetivos preferentes la interrupción del servicio ferroviario. Aunque su derrota inicial permitió medio año de relativa normalidad, al reiniciarse el levantamiento a finales de año, las autoridades militares carlistas volvieron a dar órdenes para que cesara. Mediante circulares comunicaron a los jefes de las estaciones que en caso de incumplimiento los trenes serían atacados, los empleados fusilados y las vías destruidas²⁴. Durante el primer trimestre de 1873 los ataques carlistas consiguieron interrumpir prácticamente todo el tráfico ferroviario por Álava, Vizcaya y Guipúzcoa y la mayoría del de Navarra. Quedó cerrado el tramo Alsasua-Tafalla (95 km); el resto de la guerra sólo permanecería abierto el de Tafalla a Cortes (83 km), y en el tramo de Tafalla a Castejón (45 km) sólo para el tráfico militar²⁵.

Pero no era éste el sistema más beneficioso para los carlistas, ni para las compañías ferroviarias. Pronto entraron en conversaciones los directivos de la *Compañía de Caminos de Hierro del Norte* con las autoridades carlistas en Francia para ver si era posible un arreglo. Con objeto de mantener un clima adecuado durante las negociaciones, el jefe del Ejército Carlista del Norte ordenó suspender los ataques a las vías e instalaciones ferroviarias y telegráficas (20-3-73), comprometiéndose la Compañía a no circular trenes²⁶.

El acuerdo se firmó finalmente el 14 de junio de 1873 por Tomás Ibarrola, representante del Ferrocarril del Norte, y Guillermo Estrada, en representación de D. Carlos. El convenio autorizaba la circulación de trenes entre Miranda e Irún, comprometiéndose la Compañía a no transportar tropas republicanas, material de guerra o municiones. La Compañía se reservaba un hilo telegráfico para transmitir sólo despachos relativos al servicio, y se obligaba a pagar 2.000 pesetas diarias al tesoro carlista. Los carlistas, por su parte, se comprometían a respetar los tre-

24. FERRER, Melchor; ACEDO, José y TEJERA, Domingo: *Historia del Tradicionalismo Español*, tomo XXV, p. 35, 189-190. Afortunadamente no hubo fusilamiento de empleados en el Norte, aunque sí sufrieron amenazas, golpes o tomados como prisioneros.

25. "Gaceta de los Caminos de Hierro", 30-7-76, p. 488. Ver además las Notas 15 y 16.

26. FERRER, Melchor; ACEDO, José y TEJERA, Domingo: *Historia del Tradicionalismo Español*, tomo XXV, p. 35, 190-191. En su orden, el general Elío, jefe del Estado Mayor General, disponía además la puesta en libertad de 2 empleados de la Compañía hechos prisioneros unos días antes en Beasain.

nes, material, vías, edificios, telégrafo, viajeros y empleados del trayecto, y podrían registrar cualquier tren para supervisar que se cumplía lo convenido²⁷. El convenio no llegó a ponerse en vigor porque el primer tren dispuesto a prestar este servicio fue detenido en Miranda por orden de las autoridades militares republicanas que no lo consideraban aceptable²⁸.

El 11 de septiembre de 1874, el Gobierno carlista creó una Dirección General de Comunicaciones, dependiente de la Secretaría (ministerio) de Gobierno Político y Hacienda. A su frente se nombró a D. José M^a Diego de León, Conde de Belascoain, que fijó su sede en Tolosa. La Dirección actuó como órgano de enlace y coordinación postal y telegráfica entre los diferentes servicios creados por las Diputaciones. Creó también una agencia de noticias y asumió la publicación del periódico oficial, *El Cuartel Real*. Por último, aunque inicialmente no estaba previsto, se le acabó asignando la misión de restaurar la circulación ferroviaria en el tramo bajo control carlista.



José María Diego de León,
Conde de Belascoain.

A los pocos días de tomar posesión, Belascoain entró en contacto con los representantes de la *Compañía de Caminos de Hierro del Norte* en Tolosa con el fin de restablecer el servicio ferroviario.

La Secretaría de Hacienda carlista y la Dirección de Comunicaciones mantuvieron conversaciones con la empresa, contemplando dos alternativas posibles para conseguir la reanudación del servicio. Por un lado, se le ofreció a la Compañía la libre circulación de los trenes entre Miranda e Irún, a condición de que no transportaran tropas, ni material de guerra, de forma similar a lo establecido en el convenio de 1873. Alternativamente, la Dirección de Comunicaciones se preparó para asumir ella misma la gestión del servicio y fue avanzando trabajos que serían necesarios en cualquiera de las dos soluciones contempladas: la recomposición de las vías e instalaciones y la revisión y reparación del material móvil.

27. FERRER, Melchor; ACEDO, José y TEJERA, Domingo: *Historia del Tradicionalismo Español*, tomo XXV, p. 35, 191. "Gaceta de los Caminos de Hierro", 29-6-73, p. 403-404.

28. GIMÉNEZ, Saturnino: *Secretos e intimidades del Campo Carlista*, p. 109.

En marzo de 1875, los negociadores de ambas partes admitieron en principio la neutralización de la vía férrea entre Madrid e Irún. Con arreglo a lo que se había convenido el Secretario de Hacienda, Conde del Pinar, y el teniente general Antonio Díaz de Mogrovejo, en representación del gobierno carlista, y los sres. Tomás Ibarrola y Ernesto Polack, administradores de la Compañía del Norte, debían reunirse el 23 de abril en el Cuartel Real carlista a fin de discutir y acordar las medidas militares y las condiciones económicas para restablecer la libre circulación en la línea. Pero los delegados de la empresa no acudieron. Más tarde, por medio de Isaac Péreire, uno de los principales accionistas de la Compañía, hicieron saber al gobierno carlista que era imposible el acuerdo porque el gobierno alfonsino no aceptaba sostener el compromiso previamente adquirido²⁹. Desde este momento, el gobierno de D. Carlos se sintió con las manos libres para continuar con la segunda de las alternativas contempladas.

3.3. Inauguración del Ferrocarril Carlista (1874-75)

Los carlistas desplegaron en 1874 los primeros esfuerzos para recuperar el servicio ferroviario, poniendo en marcha obras de reparación de las vías y puentes dañados durante la contienda³⁰. Lo mismo hicieron respecto del material móvil. Todas las informaciones disponibles apuntan a que, en el territorio bajo su control, había sólo una locomotora útil³¹ y con necesidad de hacerle algún repaso y reparación. Las primeras noticias de movimiento ferroviario carlista son de noviembre de 1874; consistían en el traslado desde Andoain de heridos o expulsados de territorio liberal que eran conducidos a Tolosa en vagones de ferrocarril³². Lo que no está claro es si para moverlos se utilizó la locomotora o motor de sangre. El primer convoy arrastrado indudablemente por la locomotora se organizó el 29 de enero de 1875, con el fin de trasladar de Tolosa a Andoain 10 cañones destinados

29. El gobierno carlista dio a conocer su versión de las conversaciones a través de una *Circular a los Sres. Presidentes de los Consejos de Administración de ferrocarriles, y a los Sres. Presidentes de las Cámaras de Comercio de España y del Extranjero*, fechada en Tolosa, 27 de mayo de 1875 que se remitió a sus destinatarios y se publicó en "El Cuartel Real", n° 219 de 3-6-75, y n° 220 de 5-6-75. Ni el gobierno alfonsino, ni la *Compañía de Caminos de Hierro del Norte*, hicieron pública otra versión de los hechos. Ver también GIMÉNEZ, Saturnino: *Secretos e intimidades del Campo Carlista*, p. 110.

30. "Gaceta de los Caminos de Hierro", 25-10-74, p. 684.

31. Aunque no está completamente identificada, parece tratarse de una locomotora mixta, de viajeros y mercancías, de 30'6 toneladas de un eje libre y dos acoplados (1-2-0), con tender separado de dos ejes. Pertenecía a la serie "100" de la Compañía.

32. "El Cuartel Real", n° 134 del 12-11-74, y n° 140 del 26-11-74.

al sitio de Hernani. El viaje duró menos de una hora, frente a las nueve que habría costado hacerlo por tierra³³.

Las dificultades para establecer un servicio regular con tan sólo una locomotora eran evidentes y más aún cuando la máquina estaba necesitada de alguna reparación. Por eso, el Conde de Belascoain, en febrero de 1875 envió la locomotora existente a Beasain para efectuar una revisión completa. A la par, mientras se celebraban las negociaciones sobre la neutralización del servicio, solicitó a la *Compañía de Caminos de Hierro del Norte* que situara en un punto de la frontera francesa las piezas que hacían falta para la reparación de la locomotora³⁴. Como pasaba el tiempo y la empresa no contestaba, dispuso que el 15 de marzo se empezaran a fabricar las piezas en Beasain, gracias a un crédito concedido por la Diputación de Guipúzcoa para comprar y traer de Francia lo necesario³⁵.

En vista de que las conversaciones proseguían y parecían ir por buen camino, Belascoain dirigió el 19 de abril un escrito a las Diputaciones de Guipúzcoa y Navarra y el 24 a la Secretaría de la Guerra para que recordaran, en sus respectivos ámbitos, que debían respetarse las vías, estaciones y todo el material ferroviario. Las dos diputaciones remitieron circulares en ese sentido a todos los alcaldes, mientras que el ministerio expidió una Real Orden al jefe del Ejército del Norte para que sus fuerzas respetaran e hicieran respetar la vía férrea y a sus empleados en territorio carlista³⁶.

Como sabemos, finalmente no se alcanzó un acuerdo por lo que la Dirección General de Comunicaciones decidió poner en marcha el servicio por su cuenta. Contó además con la ayuda y el apoyo de la Diputación carlista de Guipúzcoa que le proporcionó los fondos, medios y personal necesarios. Aunque la gestión del ferrocarril fue obra del Conde de Belascoain, la Diputación guipuzcoana asumió los gastos de rehabilitación y mantenimiento y, en contrapartida, la recaudación del servicio al público. Para reanudar el servicio se restauraron las estaciones, se

33. Cartas particulares del Conde de Belascoain a su hermana Manuela y su cuñado Gonzalo de Liñán, Tolosa 28 y 30-1-75 (MZM).

34. Oficio del Conde de Belascoain al Secretario de Campaña de S.M., Tolosa 28-2-75. AAH, Fondo Piralá, 9-6892.

35. Carta particular del Conde de Belascoain a su hermana Manuela y su cuñado Gonzalo de Liñán, Tolosa 14-3-75 (MZM). Presumiblemente las reparaciones se efectuaron en la empresa Goitia y C^o.

36. *Circular a los Sres. Presidentes de los Consejos de Administración de ferrocarriles, y a los Sres. Presidentes de las Cámaras de Comercio de España y del Extranjero*, Tolosa, 27-5-75 publicada en "El Cuartel Real", nº 219 de 3-6-75, y nº 220 de 5-6-75. *Circular de la Diputación de la M.N. y M.L. provincia de Guipúzcoa*, Villafranca, 20-4-75 publicada en "El Cuartel Real", nº 201 de 22-4-75. *Circular nº 15 de la Diputación del Reino de Navarra*, Estella, 23-4-75 publicada en "El Cuartel Real", nº 204 de 29-4-75. *Real Orden de la Secretaría de Estado y del Despacho de la Guerra*, Zumárraga, 27-4-75 publicada en "El Cuartel Real", nº 204 de 29-4-75.



Inauguración del tren carlista en Tolosa el 26 de mayo de 1875 (*Le Monde Illustré*, 24-7-75). Única imagen conocida de este tren, dibujada por Vicente Urrabieta a partir de un croquis del dibujante real León Abadías.

repararon las vías y traviesas, se arreglaron y pintaron coches y vagones... Y, una vez que la locomotora estuvo reparada, regresó a Tolosa y se preparó, con una gran ceremonia, la inauguración oficial del ferrocarril el 26 de mayo de 1875.

A las 2 de la tarde de ese día, el rey Carlos VII, acompañado por su padre y varias personas de la Casa Real, miembros del Gobierno, el Diputado Foral Sr. Irazusta, el alcalde y varios concejales de Tolosa, un buen número de generales, varios invitados extranjeros y un gran gentío se reunieron para presenciar la bendición de la locomotora por el capellán del rey, acompañado del cabildo de la parroquia y algunos frailes de San Francisco. Tras la ceremonia subieron al coche real las autoridades y en los demás coches los otros invitados, la música del Batallón de Guías del Rey, una Sección del Batallón y otra de Guardias a Caballo, que formaban la escolta real. El Conde de Belascoain, lanzó un *Viva el Rey*, hizo la señal de marcha y partió el tren hacia Villafranca. Tras media hora de viaje llegaron a la estación donde les esperaba la Diputación, con su Diputado General, Sr. Dorronsoro, al frente, y el ayuntamiento de la villa. El Rey y la comitiva acudieron a la iglesia para asistir a un oficio religioso de agradecimiento, y luego fueron aga-

sajados en el Palacio de la Diputación. A las 4'50 el Tren Real volvió a Tolosa, a donde llegó a las 5'15, entre gran animación popular. Como broche final, el Rey otorgó varios nombramientos y recompensas al ingeniero de la línea Sr. Ibarra, al maquinista Ascisclo Rodríguez y a los demás empleados³⁷.

3.4. La explotación del Ferrocarril Carlista (1875-76)

El tramo recuperado para el tráfico era de unos 105 km, desde las cercanías de Urnieta hasta Alegría de Álava, aunque el trayecto que verdaderamente se llegó a utilizar fueron los 91 km comprendidos entre Andoain y Salvatierra. El ferrocarril se puso inmediatamente al servicio de las necesidades de la guerra. Se utilizaría preferentemente para el transporte de tropas, heridos, suministros y pertrechos militares; el desplazamiento rápido del rey D. Carlos y algunas otras personalidades; el servicio público de viajeros y mercancías, y el propio servicio ferroviario (viajes de inspección y traslado de materiales).

En cuanto la *Compañía de Caminos de Hierro del Norte* tuvo noticia de la inauguración del ferrocarril por los carlistas, envió a Tolosa unos comisionados para tratar de proteger los intereses de la empresa que llegaron a comienzos de junio. Estos comisionados fueron recibidos con frialdad por Belascoain, con quien mantuvieron una tensa relación. Para Belascoain sólo tenían utilidad para garantizar la lealtad de los empleados subalternos que se ocupaban del mantenimiento de las vías. Incluso acabó ordenando su detención cuando pretendieron abandonar el territorio carlista sin su consentimiento. Finalmente autorizaría la salida de uno de ellos en diciembre.

Antes de iniciar el servicio regular de viajeros el Director de Comunicaciones realizó personalmente varios viajes de inspección. El más importante de todos tuvo lugar el 10 de junio, desde Tolosa hasta Salvatierra y regreso. El servicio se abrió al público finalmente el 23 de junio. Cada semana circularían dos trenes para viajeros y mercancías, los miércoles y sábados, que recorrerían toda la línea de Andoain a Zumárraga en ida y vuelta desde Tolosa. Las estaciones del servicio público serían inicialmente las de Andoain, Tolosa, Villafranca, Beasain y Zumárraga y desde el 11 de julio también la de Villabona, aunque las condiciones de la vía llevaron a cerrar la de Zumárraga entre el 1 de julio y el 14 de diciembre. Las tarifas para viajeros y mercancías variaban en función del kilometraje recorrido y se mantuvieron inalterables durante todo el periodo (ver Tablas 1 y 2).

37. "El Cuartel Real", nº 216 de 27-5-75, y nº 217 de 29-5-75.

TARIFAS Y PUNTOS KILOMÉTRICOS DEL FERROCARRIL CARLISTA (1875-76)

	Andoain	Villabona	Tolosa	Villafranca	Beasain	Zumárraga	Punto km.
Andoain		1	3	5'50	6	9	601
Villabona	1		2	4'50	5	8	597
Tolosa	3	2		3'25	3'50	6	588
Villafranca	5'50	4'50	3'25		0'50	3'50	577
Beasain	6	5	3'50	0'50		3'25	573
Zumárraga	9	8	6	3'50	3'25		559
Alsasua							529
Olazagutia							527
Salvatierra							510

Tabla 1³⁸

Habitualmente el recorrido seguido por el tren era el siguiente:

- *Miércoles*: IDA: Tolosa-Villabona-Andoain-Villabona-Tolosa-Villafranca-Beasain-Zumárraga-Beasain-Villafranca. VUELTA: Villafranca-Beasain-Zumárraga-Beasain-Villafranca-Tolosa-Villabona-Andoain-Villabona-Tolosa.
- *Sábados*: IDA: Tolosa-Villafranca-Beasain-Zumárraga-Beasain-Villafranca-Tolosa-Villabona-Andoain-Villabona-Tolosa. VUELTA: Tolosa-Villabona-Andoain-Villabona-Tolosa-Villafranca-Beasain-Zumárraga-Beasain-Villafranca-Tolosa.

La vida del Ferrocarril Carlista pasó por diversas vicisitudes³⁹. En todo caso sorprende su actividad en estos menos de nueve meses. Más aún teniendo en cuenta que sólo dispuso de una locomotora y como medio centenar de coches y vagones, y que el servicio estuvo interrumpido todo el mes de noviembre, porque hubo necesidad de sustituir 6.000 traviesas. En estos ocho meses de servicio

38. AGG. Cuadro de elaboración propia a partir de los resúmenes de ventas de billetes por estaciones del ferrocarril, conservada en el Fondo Juntas y Diputaciones. Las tarifas se expresan en reales y proceden en su mayoría del *AVISO AL PÚBLICO* de la Dirección General de Comunicaciones, Tolosa 18-6-75.

39. La vida del Ferrocarril Carlista puede seguirse a través de la Cronología, Movimiento diario de viajeros y Trenes especiales organizados que se recoge en los Anexos al final, con lo que no se hace aquí una descripción extensa.



Interior de la estación de Pamplona. 1860.

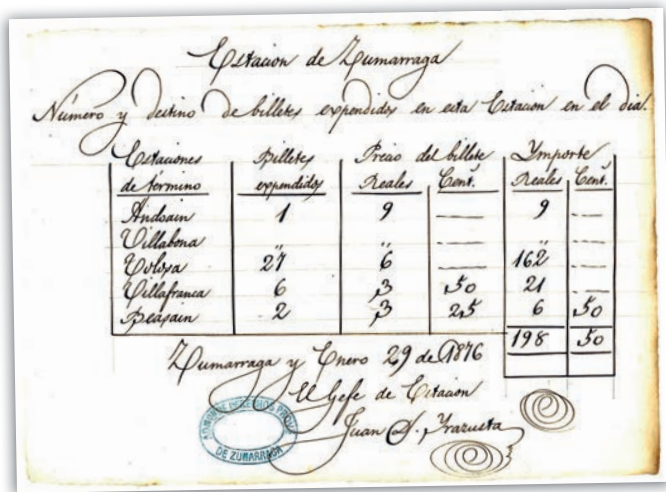
La captura de 2 locomotoras en la estación de Pamplona el 11 de noviembre no tuvo repercusión en el servicio. El deterioro del tramo Pamplona-Alsasua hizo muy laborioso conseguir que las máquinas llegaran a Alsasua. Sólo una llegaría el 29 de enero a Beasain para concluir su puesta a punto; el 13 de febrero continuaría hasta Tolosa, donde no pudo prestar servicio porque los carlistas abandonaron la villa cinco días después. El último movimiento conocido del tren carlista se realizó ese mismo día 13, conduciendo a D. Carlos y su séquito desde Zumárraga a Tolosa.

A pesar de todo, la gestión del servicio público, en un trayecto corto como el Andoain-Zumárraga (42 km), permitió recaudar unos 46.000 reales netos en el servicio de viajeros (ver Tabla 3), sin que se haya podido encontrar lo ingresado por el transporte de mercancías. Durante el periodo contemplado se expendieron aproximadamente 14.500 billetes (ver Tabla 4).

RECAUDACIÓN DEL FERROCARRIL CARLISTA (1875-76)

	Junio	Julio	Agosto	Sept.	Octubre	Dic.	Enero	TOTAL
Andoain	1.076'00	1.245'00	1.156'50	1.426'00	524'50	1.017'00	1.472'50	7.917'50
Villabona		77'00	171'50	224'50	112'50	163'50	242'00	991'00
Tolosa	837'50	4.525'75	2.226'00	2.442'00	1.239'50	2.216'75	2.491'50	15.979'00
Villafranca	671'25	4.393'00	1.817'75	2.062'00	903'00	1.478'25	1.940'00	13.265'25
Beasain	134'75	908'00	750'50	899'00	445'00	514'25	518'75	4.170'25
Zumárraga	524'00					1.058'75	1.662'00	3.244'75
Supletorios	--	4'50	--	--	31'00	171'00	--	206'50
INGRESOS	3.243'50	11.153'25	6.122'25	7.053'50	3.255'50	6.619'50	8.326'75	45.774'25
GASTOS	520'40	1.570'12	976'50	720'00	328'00	693'50	771'00	5.579'52
LÍQUIDO	2.723'10	9.583'13	5.145'75	6.333'50	2.927'50	5.926'00	7.555'75	40.194'73

Tabla 3⁴⁰



Billetes expendidos en la estación de Zumárraga 29 de enero de 1876.

40. AGG. Cuadro de elaboración propia a partir de los resúmenes de ventas de billetes por estaciones del ferrocarril conservada en el Fondo Juntas y Diputaciones. No se conocen los ingresos y gastos de la 1ª quincena de octubre de 1875, ni de febrero de 1876. Los resultados totales de explotación estarían probablemente en torno a los 46.000 reales de recaudación líquida, con unos ingresos globales de unos 52.300 reales y unos gastos de unos 6.300 reales.

VENTA DE BILLETES DEL FERROCARRIL CARLISTA (1875-76)

	Junio	Julio	Agosto	Sept.	Octubre	Diciembre	Enero	TOTAL
Andoain	79	473	301	373	136	224	303	1.889
Villabona		30	60	66	39	44	71	310
Tolosa	200	1.391	692	756	406	596	673	4.714
Villafranca	188	1.270	473	547	250	402	523	3.653
Beasain	50	449	194	221	109	157	148	1.328
Zumárraga	99					187	298	584
Supletorios	--	13	--	--	12	56	--	81
TOTAL	616	3.626	1.720	1.963	952	1.666	2.016	12.559

Tabla 4⁴¹

Un último apunte. El Conde de Belascoain mantenía diferencias de criterio con su superior, el ministro de Hacienda Conde del Pinar. Estas diferencias acabaron siendo motivo de enfrentamiento personal que condujeron a Belascoain a solicitar y obtener permiso del rey para marchar a Francia⁴². A finales de diciembre de 1875 le sustituyó de modo efectivo el Secretario General de Comunicaciones, José León de Yurrita, y pasó a Francia. El fin de la guerra le sorprendería en París.

4. ALGUNAS CONCLUSIONES

A la vista de todo lo recogido en este trabajo podemos extraer algunas conclusiones sencillas:

- El ferrocarril fue un elemento estratégico de primer orden, en manos principalmente del bando liberal, para facilitar el traslado de tropas y suministros y potenciar así su capacidad de choque en el terreno militar. Las vías,

41. AGG. Cuadro de elaboración propia a partir de los resúmenes de ventas de billetes por estaciones del ferrocarril conservada en el Fondo Juntas y Diputaciones. Los billetes supletorios se cobraban por los revisores a los viajeros que embarcaban sin adquirirlos. Hubo algún viaje en el que embarcaron personas expulsadas de territorio liberal, empleados del ferrocarril o personas singulares sin pagar billete. Los datos de Villabona son estimados pues allí no se recogió información de los billetes vendidos, sólo del importe cobrado. La estimación se ha hecho en función de lo recaudado en esa estación y de los billetes expedidos para Villabona desde otras estaciones. Además no se conocen los billetes expedidos en la 1ª quincena de octubre y en febrero de 1876. Los datos completos situarían el total en unos 14.500, considerando que en cada quincena se debieron vender unos 1.000 billetes más.

42. Cartas particulares del Conde de Belascoain a su hermana Manuela y su cuñado Gonzalo de Liñán, Tolosa 14, 16 y 18-12-75 (MZM).

instalaciones y material ferroviario sufrieron cuantiosos daños y perjuicios a causa del conflicto.

- El “Estado Carlista” fue capaz de utilizar en su beneficio el ferrocarril, comprendiendo su significación estratégica y con altos niveles de eficacia para los medios de que dispuso. Fue utilizado además no sólo como instrumento militar, sino también como instrumento político, en el país y en Europa, para contradecir la imagen transmitida desde el bando liberal, que identificaba a la facción carlista como enemiga de los avances tecnológicos, el progreso o la modernidad.
- La guerra, por último, agudizó las dificultades por las que ya pasaban varias compañías ferroviarias y contribuyó a simplificar el mapa de empresas ferroviarias en el Norte, donde la *Compañía de Caminos de Hierro del Norte* acabó fagocitando a todas las demás en 1878.

5. ANEXO I: CRONOLOGÍA (1875-76)⁴³

26 MAYO 1875 – El Director General de Comunicaciones (DGC) realiza por la mañana un viaje de inspección de la línea desde Tolosa a Villafranca y regresa después. INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL DEL NORTE: El Rey con su séquito y el DGC salen de Tolosa a las 14’00 y llegan a Villafranca en media hora. Allí son recibidos por la Diputación, Ayuntamiento y multitud de gente. El Tren Real regresa a las 16’50, llegando a Tolosa a las 17’15, donde le esperaba un gran gentío. (CBM, 26-5-75; ECR 216, 27-5-75; ECR 217, 29-5-75)

28 MAY. 1875.– El DGC sale en tren a las 6’00 de inspección hasta Andoain y vuelta. A las 8’00 vuelve a salir de inspección a Zumárraga, regresando para las 12’00. Por la tarde sale de Tolosa un tren con heridos y convalecientes, y por último el Tren Real a las 14’45 para Zumárraga, con el rey y su séquito. En Zumárraga fueron recibidos por el Ayuntamiento y tras visitar la localidad y la sede del ministerio de la Guerra, regresaron a Tolosa. (CBM, 28-5-75, ECR 217, 29-5-75)

2 JUNIO 1875 – El Rey sale a las 12’00 en el tren a Zumárraga. De allí irá a Durango y luego a inspeccionar la línea de Valmaseda. (CBM 2-6-75)

43. Elaborada fundamentalmente a partir de las informaciones contenidas en el periódico *El Cuartel Real* (ECR, con indicación de su número y fecha); las cartas particulares del Conde de Belascoain, Director General de Comunicaciones, escritas desde Tolosa a su hermana Manuela y su cuñado Gonzalo de Liñán (CBM, con indicación de la fecha de la carta) conservadas en el MZM; el Diario de Calisto Quintana, escribiente del General Mendiry (DCQ), que se conserva en el ABL, así como numerosos telegramas y oficios (se indica lugar y fecha del documento) existentes en AAH, ACJ, AGG y AMT. En cursiva se indican las transcripciones literales de las cartas, diarios o documentos.

5 JUN. 1875.- “Estoy esperando los comisionados del ferro-carril que vienen de Madrid a conferenciar conmigo y no puedo moverme hasta dejar arreglado este asunto, que además es ya para mí de amor propio el que se abra la vía a la explotación en todo el país carlista, se establezcan trenes diarios, etc.”. (CBM 5-6-75)

10 JUN. 1875.- El DGC, realiza un viaje de inspección de la línea férrea desde Tolosa a Salvatierra. Era la primera vez que la locomotora pasaba de Zumárraga. El tren cruzó con precaución por Cegama, donde se hacían obras de recomposición y llegó a Alsasua y luego a Salvatierra. Allí fue recibido por el Ayuntamiento, el comandante de armas, el clero y numeroso público. A la vuelta, el tren fue saludado con una salva de artillería cuando pasaba por delante de Legazpia, donde está instalada una fábrica de cartuchos. Acompañaban a Belascoain 2 ingenieros franceses y 2 españoles para examinar el estado del trozo donde se hace la recomposición y también varios redactores del periódico *El Cuartel Real*. (CBM 9-6-75; ECR 223, 12-6-75)

11 JUN. 1875.- La Diputación de Guipúzcoa encarga al litógrafo de Tolosa, Sr. Laborde la impresión de 5.000 billetes para el ferrocarril por 200 reales (Villafranca, 11-6-75). Más adelante se encargarían al menos otros 11.000 más al precio de 440 reales.



Billetes de viajeros utilizados en el ferrocarril carlista.



Sello dirección General de Comunicaciones.

14 JUN. 1875.- El DGC comunica por oficio (Tolosa, 14-6-75) a la Diputación de Guipúzcoa que ha nombrado para inspeccionar y administrar el servicio ferroviario al actual Inspector de Ferro-carriles Sr. Vicente Blázquez y a D. Félix Pilar Aramburu, actual Encargado del Negociado de Correos.

15 JUN. 1875.- Pasan por Tolosa varios trenes conduciendo tropas y una batería completa. (ECR 225, 17-6-75)

17 JUN. 1875.- El rey concede la Gran Cruz del Mérito Militar con distintivo blanco al Excmo. Sr. Conde de Belascoain por sus servicios como Director General de Comunicaciones y ferro-carriles. (ECR 225, 17-6-75)

19 JUN. 1875.- El DGC comunica a diversos ayuntamientos guipuzcoanos por oficio (Tolosa, 19-6-75) que se va a establecer un servicio de ferrocarril para Villafranca y Tolosa desde Andoain y Zumárraga, dos veces por semana (miércoles y sábados). Acompaña un AVISO AL PÚBLICO (Tolosa, 18-6-75) anunciando trayectos y tarifas.

23/26 JUN. 1875.- El 23 de junio circula el primer tren del servicio regular de viajeros y mercancías (ECR 227, 22-6-75), haciendo paradas en las estaciones de Andoain, Tolosa, Villafranca, Beasain y Zumárraga. Le seguirán otros dos trenes más el 26 y el 30.

JULIO 1875 - Este mes circulan los trenes del servicio público los días 2, 3, 4, 7, 10, 14, 17, 21, 24, 28 y 30. El viernes 2 y el domingo 4, con motivo de las fiestas que se celebraban en Villafranca, se organizaron trenes extraordinarios de Tolosa y Andoain a Villafranca y viceversa. (ECR 231, 1-7-75; CBM 4-7-75). El DGC comunica (Tolosa, 1-7-75) que se suspende el servicio entre Beasain y Zumárraga hasta nueva orden para hacer obras de reparación. El servicio continuará entre Beasain y Andoain.

3 JUL. 1875.- Pasa por Tolosa un convoy con varios cañones de sitio y morteros para Andoain. (CBM 4-7-75)

6 JUL. 1875.- Carlos VII sale de Tolosa con su séquito y el DGC en el Tren Real hacia las 18'00. Llega a Villafranca hacia las 18'30, siendo recibido por el Ayuntamiento y gran gentío. Sigue luego a Beasain, donde le recibe una comisión de las Juntas Generales. El tren regresa luego a Tolosa con el DGC (CBM 6-7-75; ECR 234, 8-7-75).

7 JUL. 1875.- Carlos VII jura los fueros de Guipúzcoa en Villafranca. Este día es el de mayor venta de billetes del tren de toda la campaña, nada menos que 1.215.

8 JUL. 1875.- El DGC sale de Tolosa con el Tren Real para recoger al rey, regresando a Tolosa a las 12'30. En la estación fue recibido por las autoridades civiles

y militares y una multitud de gente. (CBM 8-7-75; ECR 235, 10-7-75 y ECR 236, 13-7-75)

10 JUL. 1875.- El tren ordinario de la mañana continúa desde Beasain a Zumárraga y regreso pero sin conducir viajeros.

13 JUL. 1875.- Carlos VII sale de Tolosa con su séquito en el Tren Real, por la tarde, para Zumárraga. El Rey iba a inspeccionar la línea de Álava. (CBM 14-7-75)

15 JUL. 1875.- Sale un tren especial a las 8'30 de Tolosa con el general Antonio Oliver, procedente del Ejército del Centro, que iba a informar al rey. Llegó a Zumárraga a las 9'22. (CBM 15-7-75)

17 JUL. 1875.- El Tren Real recoge a D. Carlos en Zumárraga y le conduce a Alsasua. El tren regresa luego a Tolosa (CBM 16-7-75)

20 JUL. 1875.- Se envía el Tren Real a Alsasua para recoger al rey que llega a Tolosa a las 19'35 acompañado de su Cuarto Militar, el brigadier Agramunt y fuerzas del Ejército del Centro. (CBM 20-7-75)

21 JUL. 1875.- Se abre al servicio público la estación de Villabona.

22 JUL. 1875.- Un tren conduce de Andoain a Tolosa más de 300 personas expulsadas por los liberales de las poblaciones que ocupaban. A su llegada fueron recibidas por el rey Carlos VII. (ECR 241, 24-7-75)

24 JUL. 1875.- Al anochecer llega un tren a Tolosa conduciendo fusiles para sustituir el armamento de la Brigada de Gandesa que se realiza en la estación en presencia del rey Carlos VII. El tren sale después para Andoain conduciendo dos compañías del Batallón de Guías destinadas a la costa. (CBM 24-7-75; ECR 242, 27-7-75)

28 JUL. 1875.- En el tren ordinario de Andoain, llega a Tolosa gran número de personas expulsadas de San Sebastián, Hernani y Rentería por los liberales. (ECR 243, 29-7-75)

29 JUL. 1875.- El DGC, a petición de la Diputación, envía a Villafranca un vagón con freno para bajar municiones a Andoain.

AGOSTO 1875 – Este mes circulan los trenes del servicio público de viajeros y mercancías los días 4, 7, 11, 14, 18, 21, 25 y 28.

2 AGO. 1875.- ANUNCIO (Tolosa, 2-8-75): Desde el sábado 7 del corriente se modificarán los horarios de salida y llegada de los trenes para Villafranca (miércoles) y Tolosa (sábados) que circulan por las estaciones de la línea conforme al cuadro que se adjunta. (ECR 246, 5-8-75)

14 AGO. 1875.- Se envía urgentemente el tren a Zumárraga para recoger un batallón que se traslada a Andoain. El tren regresa luego a Tolosa.

19 AGO. 1875.- El Tren Real recoge al rey y su séquito en Alsasua y les conduce a Zumárraga, yendo a pernoctar a Vergara. (Suplemento ECR, 21-8-75)

23/24 AGO. 1875.- A las 23'15 del 23 sale un tren para Zumárraga a recoger al 6º Batallón de Guipúzcoa y conducirlo a Andoain, a donde llega hacia las 2'15 del día 24.

SEPTIEMBRE 1875 - Este mes circulan los trenes ordinarios del servicio de viajeros y mercancías los días 1, 4, 8, 11, 15, 18, 22, 25 y 29.

OCTUBRE 1875 - Circulan trenes del servicio público el 2, 6, 9, 13, 16, 20, 23 y 27.

27 OCT. 1875.- En 5 trenes extraordinarios sucesivos se trasladan a Zumárraga desde Tolosa las fuerzas de la Brigada Calderón (4 batallones y 2 piezas) que al día siguiente estarían desplegadas en la línea de Aramayona a Ochandiano. (CBM 28-10-75)

28 OCT. 1875.- Carlos VII y su séquito salen de Tolosa a las 10'00 en el Tren Real y llegan a Beasain, de donde siguen en coche a Zumárraga y luego a Vergara para pernoctar. (CBM 28-10-75; ECR 292, 30-10-75)

29 OCT. 1875.- La DGC decide suspender el tráfico ferroviario al público atendiendo al riesgo que suponía el estado de las vías y el temporal que se preveía.

2 NOVIEMBRE 1875 - El Secretario de Campaña de S.M. telegrafía (Valmaseda, 2-11-75) al Secretario de Estado y del Despacho de Gobernación autorizando a hacer cortar en los montes del Real Patrimonio las traviesas que se necesitasen para la reparación de la vía férrea.

11 NOV. 1875.- El teniente coronel Leonardo Garrido, jefe del 8º Batallón de Navarra, logra sacar a rastras de la estación de ferrocarril de Pamplona 2 magníficas locomotoras que puso luego en camino a Irurzun, sin sufrir ninguna baja. Las 2 locomotoras se sacaron del depósito con varias parejas de bueyes, la segunda ya de día y a la vista de gran parte del vecindario, y fueron arrastradas hasta la vía. Entre las personas que contribuyeron a sacar las 2 máquinas merecieron especial mención el inspector de ferro-carriles D. Vicente Blázquez quien, ayudado por el fogonero Vicente Gorostieta, dirigió los trabajos de reparación de la vía y colocación en ella de las locomotoras y las condujo hasta que estuvieron fuera del alcance de los cañones de la plaza. (CBM 14 y 16-11-75; ECR 300, 14-11-75; ECR 302, 18-11-75; ECR 303, 20-11-75, y ECR 304, 21-11-75)

20 NOV. 1875.- Las máquinas cogidas en Pamplona están ya en Irurzun. (ECR 304, 21-11-75)

22 NOV. 1875.- El DGC envía oficio (Tolosa, 22-11-75) al Diputado General de Guipúzcoa: "(...) Si la empresa del ferro-carril se ha presentado hasta poco hace como enemigo encubierto, ya hoy parece más decidida, o al menos los principales empleados que aquí la representan, se muestran en actitud de dificultar cuanto puedan la rehabilitación y explotación de la vía en beneficio de la causa (...). Se han fugado en dirección a la frontera esta madrugada el Ingeniero Mr. Didier y el representante D. Martín Florenza, y he dispuesto que detenidos donde fueran habidos, sean conducidos a esta villa, a fin de que el segundo responda con su persona de la conducta leal de los empleados subalternos de la vía, en el cumplimiento de las órdenes que este Centro dictare. (...) Al fin han sido detenidos en la frontera los huidos y hoy vendrán aquí."

FERRO-CARRIL.

ANUNCIO.

Se abre al público el servicio de la vía férrea en el trayecto comprendido entre Zumarraga y Andoain
bajo las reglas siguientes.

TRENES ORDINARIOS.

MARCHA DEL TREN ORDINARIO QUE TENDRÁ LUGAR TODOS LOS MIÉRCOLES.

TREN DE IDA.						TREN DE VUELTA.					
ESTACIONES.	Llegada.		Parada.		Salida.	ESTACIONES.	Llegada.		Parada.		Salida.
	Hora.	Minut.	Hora.	Minut.	Mañana.		Hora.	Minut.	Hora.	Minut.	Tarde.
Tolosa . . .	»	»	»	»	8. 30	Villafranca . .	»	»	»	»	3 »
Andoain . . .	8	56	»	»	5 9 1	Besain . . .	3	4	»	10 3 14	
Villabona . .	9	11	»	»	1 9 12	Zumarraga . .	3	49	»	25 4 14	
Tolosa . . .	9	28	»	»	6 9 34	Besain . . .	4	42	»	5 4 47	
Villafranca .	10	2	»	»	5 10 7	Villafranca . .	4	51	»	5 4 56	
Besain . . .	10	11	»	»	10 10 21	Tolosa . . .	5	34	»	5 5 29	
Zumarraga .	10	56	»	»	25 11 21	Villabona . . .	5	45	»	1 5 46	
Besain . . .	11	49	»	»	5 11 54	Andoain . . .	5	56	»	5 6 1	
Villafranca .	11	58	»	»	»	Tolosa . . .	6	27	»	»	

MARCHA DEL TREN ORDINARIO QUE TENDRÁ LUGAR TODOS LOS SÁBADOS.

TREN DE IDA.						TREN DE VUELTA.					
ESTACIONES.	Llegada.		Parada.		Salida.	ESTACIONES.	Llegada.		Parada.		Salida.
	Hora.	Minut.	Hora.	Minut.	Mañana.		Hora.	Minut.	Hora.	Minut.	Tarde.
Tolosa . . .	»	»	»	»	7 30	Tolosa . . .	»	»	»	»	3 »
Andoain . . .	7	36	»	»	5 7 41	Villafranca . .	3	28	»	5 3 33	
Villabona . .	7	51	»	»	1 7 52	Besain . . .	3	37	»	10 3 47	
Tolosa . . .	8	8	»	»	5 8 13	Zumarraga . .	4	22	»	25 4 47	
Villafranca .	8	41	»	»	1 8 42	Besain . . .	5	15	»	1 5 16	
Besain . . .	8	46	»	»	10 8 56	Villafranca . .	5	20	»	1 5 21	
Zumarraga .	9	31	»	»	23 9 56	Tolosa . . .	5	49	»	5 5 54	
Besain . . .	10	21	»	»	5 10 26	Villabona . . .	6	10	»	1 6 11	
Villafranca .	10	30	»	»	5 10 35	Andoain . . .	6	21	»	5 6 26	
Tolosa . . .	11	3	»	»	»	Tolosa . . .	6	52	»	»	

Tolosa 2 de Diciembre de 1875.

(NOTA) Cuando los miércoles y sábados sean días festivos se trasladará el servicio á los martes y viernes.

Villabona: Imprenta de la Diputación á cargo de Pablo Martínez.

Anuncio de reapertura del ferrocarril carlista (Tolosa 2 de Diciembre de 1875)

26 NOV. 1875.- El DGC telegrafía (Tolosa, 26-11-75) al Rey en Durango: “(...) *tengo el honor de manifestar hallarse la vía en estado de poder circular los trenes desde Andoain a Zumárraga y en breves días hasta Alsasua.*”

27 NOV. 1875.- El General Lizarraga, y otros oficiales del Ejército de Cataluña salen a las 10'00 en un tren exprés para Zumárraga, y seguirán luego a Durango, para presentarse al Cuartel Real. (CBM 27-11-75; ECR 308, 28-11-75)

DICIEMBRE 1875 - Este mes circularán los trenes del servicio público los días 11, 15, 18, 22, 24, 29 y 31.

4 DIC. 1875.- Después de facilitar personalmente el rey los medios necesarios se ha completado la renovación de 6.000 traviesas de la vía férrea, lo que permitirá abrir de nuevo el ferrocarril al servicio público desde Andoain hasta Zumárraga, extendiéndose hasta Alsasua en cuanto estén listas las locomotoras. Todo eso a pesar de las dificultades que ha tenido que vencer la Dirección de Comunicaciones, por haberse negado la empresa, obediendo órdenes del Gobierno de Madrid, a prestar ningún auxilio a las obras de recomposición de la línea. (CBM 4-12-75; ECR 311, 4-12-75)

5 y 10 DIC. 1875.- Se publica anuncio (Tolosa, 2 y 3-12-75) de que se abre al público el servicio de la vía férrea en el trayecto comprendido entre Zumárraga y Andoain todos los miércoles y sábados. Cuando los miércoles y sábados sean festivos se trasladará el servicio a los martes y viernes. (ECR 312, 5-12-75, y ECR 314, 10-12-75)

11 DIC. 1875.- Conforme a lo anunciado se reinicia el servicio ferroviario de viajeros, aunque este primer tren sólo circula por las estaciones de Andoain, Villabona, Tolosa, Villafranca y Beasain.

15 DIC. 1875.- Se realiza el segundo servicio de este mes y en esta ocasión llega hasta la estación de Zumárraga.

16 DIC. 1875.- Sale de Tolosa para Zumárraga un convoy con 19 vagones para trasladar tropas a Andoain. El tren regresa luego a Tolosa (CBM 16-12-75)

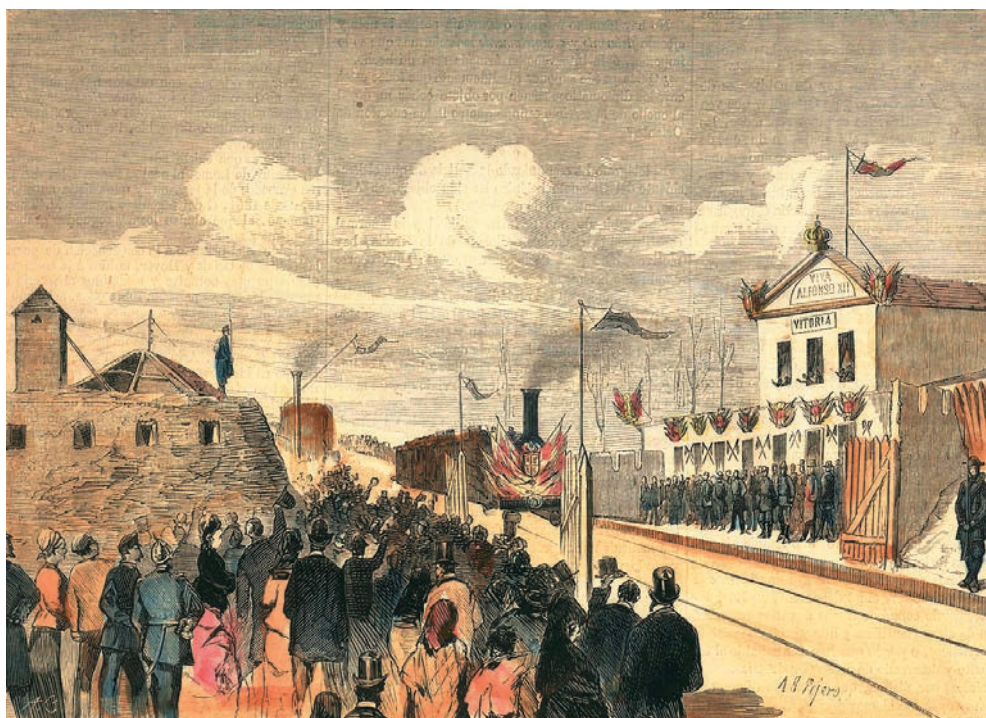
18 DIC. 1875.- “(...) *hago Milagros como hoy por ejemplo con una sola locomotora hacer los servicios de viajeros y además 2 trenes extraordinarios.*” (CBM 18-12-75)

21 DIC. 1875.- “*Salgo en este momento para Zumárraga donde me llama el Ministro Bériz. Vuelvo más tarde pues para darme tono es la primera vez que he puesto el tren para mi solo.*” (CBM 21-12-75)

29 DIC. 1875.- El General Mogrovejo, del Cuarto Militar de S.M., telegrafía (Durango, 29-12-75) a la DGC se le envíe el día 1 a Zumárraga, para marchar a

Alsasua, un tren compuesto del wagón salón y un wagón de viajeros agregando los furgones que crea necesario como tampones pues no habrá que llevar nada en ellos. El SGC José León de Yurrita contesta por telégrafo: “*Via expedita pero no inspira confianza por estado de traviesas que en trayecto de Zumárraga a Alsasua no se han renovado.*”

31 DIC. 1875.- El rey sale en el Tren Real con su séquito desde Zumárraga y llega a Andoain hacia las 18'00 para inspeccionar las fuerzas de esa línea. (ECR 325, 1-1-76)



Reinauguración del trayecto de Miranda a Vitoria el 23 de enero de 1876 (IEA, 30-1-76)

ENERO 1876 - Este mes circulan los trenes del servicio público los días 5, 8, 12, 15, 19, 22, 26 y 29.

7 ENE. 1876.- El rey con su séquito sale de Zumárraga en un tren especial a las 15'00 y llega a Alsasua hacia las 17'15, donde le reciben las autoridades civiles y militares, el clero y un gran gentío. El tren conducía además dos grandes camiones

para auxiliar en el traslado a Alsasua de las 2 locomotoras extraídas de Pamplona. (ECR 328, 8-1-76; ECR 329, 9-1-76)

SECCIÓN NO OFICIAL: *“ZUMÁRRAGA 7, a las 3’45 tarde. S.M., acompañado de los Tenientes generales Marqués de Valde-Espina y Mogrovejo y Conde del Pinar, ha salido a las tres y media para Alsasua.*

El Secretario de Estado y Guerra, con todo el personal de su dependencia y todas las corporaciones, han despedido a S.M. en la estación, aclamándole el pueblo con verdadero entusiasmo.” (ECR 328, 8-1-76)

18 ENE. 1876.- A las 18’00 llegan en tren a Tolosa D. Carlos y su séquito procedentes de Estella. Hicieron el viaje en coche desde Estella a Beasain y de allí en un tren especial a Tolosa. (ECR 335, 20-1-76)

29 ENE. 1876.- NOTICIAS: *“Ayer [29] fue conducida desde Alsasua a Beasain, donde se concluirá de armar, una de las dos locomotoras cogidas en la estación de Pamplona.*

ÚLTIMA HORA: El sangriento y gloriosísimo combate librado ayer [29] en la línea de Guipúzcoa fue tan rápido, que en esta villa, a muy poco tiempo de recibirse la noticia de haber empezado el fuego llegó la de la victoria. S.M. el Rey cuya impaciencia por encontrarse entre sus valerosos voluntarios guipuzcoanos no le permitió aguardar un momento, aprovechó la circunstancia de pasar al anochecer un tren en dirección a Andoain, y montando en él en el primer coche que encontró (que por cierto era de 3^o), llegó a dicha villa, donde fue recibido con frenético entusiasmo. Allí visitó a los heridos, prodigándoles palabras de consuelo, y regresó en el mismo tren que ellos a Tolosa, acompañado de las bendiciones y vítores de sus bravos soldados.” (ECR 342, 30-1-76)

FEBRERO 1876 – Este mes circulan los trenes del servicio público el 2, 5, 9 y 12.

8 FEB. 1876.- Carlos VII y su séquito salen de Tolosa en tren hasta Zumárraga y sigue luego a Vergara donde revista dos batallones vizcaínos. (DCQ)

13 FEB. 1876.- *“Salimos de Vergara por la mañana y pasamos a Zumárraga. S.M. vino más tarde, y por la tarde en el tren vinimos a Tolosa donde pernotamos.”* (DCQ)

NOTICIAS: *“El domingo [13] llegó a la estación de esta villa [de Tolosa] una de las máquinas que hace algún tiempo se consiguieron sacar con increíble arrojo,*

de la estación de Pamplona, y que por causa de las nieves y su enorme peso habían estado detenidas en el camino. La máquina es magnífica y se conoce ha sido usada muy poco. No tiene nombre y lleva el tender el número 31⁴⁴. En una plancha colocada en el centro, dice que fue expresamente construida para el Sr. Salamanca en los talleres de Manchester. Según nos han dicho, pertenece a las llamadas de mercancías, y es por consiguiente, de gran fuerza. A la llegada a la estación, donde entró engalanada con banderas, gallardetes y ramos, le esperaba un numeroso gentío.” (ECR 351, 15-2-76)

El SGC José Leon de Yurrita envía oficio (Tolosa, 13-2-76) a la Diputación de Guipúzcoa en Villafranca señalando que muy en breve habrá necesidad de transportar tropas por ferrocarril y es de absoluta necesidad tener leña dispuesta para alimentar las locomotoras por la poca existencia de carbón, unos 4.000 kilos. La leña puede cortarse o aserrarse en piezas de 40 a 50 centímetros de largo y 20 de diámetro.

15 FEB. 1876.- El SGC envía oficio (Tolosa, 15-2-76) a la Diputación de Guipúzcoa en Villafranca, contestando a un escrito anterior, que *“la leña para alimentar la locomotora lo mismo sirve que sea verde como seca.”*

Las tropas liberales ocupan Zumárraga.

20/25 FEB. 1876.- Las fuerzas liberales ocupan sucesivamente Tolosa (20), Villabona y Andoain (21), Villafranca (22), Beasain (24) y Alsasua y Salvatierra (25). La guerra concluye a finales de mes con la derrota carlista y la reocupación de su territorio por las tropas liberales. El material ferroviario volvió a manos de sus antiguos dueños.

44. Se trataba de una locomotora de 26'4 toneladas de tres ejes acoplados (0-3-0), con tender separado también de tres ejes. Fue construida en Manchester por Beyer Peacock en 1861.

6.- ANEXO II. TRÁFICO DIARIO DE VIAJEROS (1875-76)

	Andoain	Villabona*	Tolosa	Villafranca	Beasain	Zumárraga	Supletorios	TOTAL
23 JUN	26		42	96	14	19		197
26 JUN	15		82	28	19	30		174
30 JUN	38		76	64	17	50		245
2 JUL	31		94	60	11		8	204
3 JUL	37		89	41	43		1	211
4 JUL	26		260	236	51			573
7 JUL	77		499	527	112			1.215
10 JUL	42		17	50	43			152
14 JUL	34		51	75	18			178
17 JUL	37		103	62	35			237
21 JUL	36	11	46	59	19			171
24 JUL	47	10	106	52	41			256
28 JUL	40	5	72	63	9			189
30 JUL	66	4	54	45	67		4	240
4 AGO	32	7	63	76	15			193
7 AGO	38	5	101	55	37			236
11 AGO	30	10	67	56	14			177
14 AGO	32	5	99	64	39			239
18 AGO	52	7	90	54	10			213
21 AGO	60	11	108	46	28			253
25 AGO	32	9	67	70	12			190
28 AGO	25	6	97	52	39			219
1 SEP	46	7	93	72	4			222
4 SEP	54	4	96	48	44			246
8 SEP	43	6	47	85	14			195
11 SEP	32	6	97	48	38			221
15 SEP	27	12	85	73	6			203
18 SEP	48	5	89	51	54			247
22 SEP	31	5	73	65	10			184
25 SEP	45	13	112	52	37			259

EL FERROCARRIL CARLISTA

	Andoain	Villabona	Tolosa	Villafranca	Beasain	Zumárraga	Supletorios	TOTAL
29 SEP	47	8	64	53	14			186
2 OCT								
6 OCT								
9 OCT								
13 OCT								
16 OCT	38	14	139	71	45		9	316
20 OCT	37	11	73	69	17		3	210
23 OCT	61	14	149	50	39			313
27 OCT	-	-	45	60	8			113
11 DIC	21	-	76	34	15		6	152
15 DIC	25	5	76	66	13	23	11	219
18 DIC	28	4	91	50	35	34	6	248
22 DIC	43	5	62	78	19	43	3	253
24 DIC	25	11	91	44	21	28	9	229
29 DIC	54	13	120	92	14	39	9	341
31 DIC	28	6	80	38	40	20	12	224
5 ENE	39	18	104	118	8	52		339
8 ENE	47	11	93	28	25	29		233
12 ENE	35	4	60	72	5	25		201
15 ENE	29	6	55	31	32	-		153
19 ENE	40	13	78	87	11	48		277
22 ENE	48	1	114	66	24	73		326
26 ENE	32	8	71	77	13	35		236
29 ENE	33	10	98	44	30	36		251
2 FEB								
5 FEB								
9 FEB								
12 FEB								
TOTAL	1.889	310	4.714	3.653	1.328	584	81	12.559
%	15'04	2'47	37'53	29'09	10'57	4'65	0'64	

ANEXO III. TRENES ESPECIALES ORGANIZADOS (1874-76)

Fecha	Origen	Destino	Observaciones
10-11-74	Andoain?	Tolosa	Llegan en vagones de ferrocarril unos 40 heridos, en su mayor parte leves.
24-11-74	Andoain	Tolosa	Llegan desde Andoain en un vagon 17 monjas expulsadas de Rentería por los liberales.
29-01-75	Tolosa	Andoain	Se llevan 10 cañones a Andoain para colocarlos en las baterías que están ya preparadas, con ánimo de bombardear Hernani. Primer traslado ferroviario de artillería carlista.
??-02-75	Tolosa	Beasain	La locomotora existente se traslada a Beasain para someterse a reparaciones.
??-05-75	Andoain	Legazpia	La Diputación de Guipúzcoa pide al DGC el 4 de mayo un vagón con freno para trasladar carbón vegetal de Andoain a Legazpia.
??-05-75	Beasain	Tolosa	La locomotora regresa a Tolosa una vez reparada.
26-05-75	Tolosa	Villafranca	El DGC recorre la línea a Villafranca con la máquina para supervisar su estado y regresa a Tolosa.
26-05-75	Villafranca	Tolosa	Regresa el tren de inspección con el DGC.
26-05-75	Tolosa	Villafranca	Inauguración del Ferrocarril del Norte por Carlos VII. El Rey con su séquito y el DGC llegaron a Villafranca en media hora y fueron recibidos por la Diputación, Ayuntamiento y gran gentío.
26-05-75	Villafranca	Tolosa	Regresa el Tren Real saliendo a las 16'50 y llegando a las 17'15. Fue recibido en Tolosa por un gran gentío.
28-05-75	Tolosa	Andoain	A las 6 de la mañana sale el DGC en un tren a Andoain para inspeccionar la línea.
28-05-75	Andoain	Tolosa	Regresa el DGC de la inspección.
28-05-75	Tolosa	Zumárraga	A las 8 de la mañana sale el DGC en otro tren a Zumárraga para inspeccionar la línea.
28-05-75	Zumárraga	Tolosa	Regresa el DGC de la inspección.
28-05-75	Tolosa	?	Por la tarde sale un tren de Tolosa con heridos y convalecientes.
28-05-75	Tolosa	Zumárraga	El Tren Real sale con Carlos VII y su séquito a las 14'45 para visitar en Zumárraga las oficinas del Ministerio de la Guerra.
28-05-75	Zumárraga	Tolosa	Regreso del Tren Real tras finalizar la visita al Ministerio de la Guerra.
02-06-75	Tolosa	Zumárraga	El Tren Real sale a las 12 con Carlos VII y su séquito para Zumárraga, desde donde sigue a Durango. El rey va a visitar a Elio en Vergara y luego inicia viaje por Vizcaya.

Fecha	Origen	Destino	Observaciones
02-06-75	Zumárraga	Tolosa	El Tren Real regresa vacío a Tolosa.
10-06-75	Tolosa	Salvatierra	Viaje de inspección de la línea de Tolosa a Alsasua y Salvatierra por el DGC saliendo a las 8'30. En Salvatierra fue recibido por el Ayuntamiento, Comandante de Armas, clero y un gran gentío.
10-06-75	Salvatierra	Tolosa	Regreso del tren de inspección por la tarde, siendo saludado con una salva de artillería a su paso por Legazpia.
15-06-75	?	?	Gran movimiento de trenes por Tolosa, pasando varios que conducen tropas y una batería completa.
18?-06-75	Andoain	Zumárraga	Marchan desde Oyarzun hacia Vizcaya el 1º de Guipúzcoa y el 4º de Alava. Estos batallones son conducidos por el ferrocarril desde Andoain á Zumárraga.
03-07-75	?	Andoain?	Traslado de artillería de sitio a la línea.
06-07-75	Tolosa	Villafranca	El Tren Real sale con Carlos VII, su séquito y el DGC hacia las 18'00. Llega a Villafranca hacia las 18'30, siendo recibido por el Ayuntamiento y gran gentío. Sigue luego a Beasain, donde le recibe el Corregidor y una comisión de las Juntas Generales. El día 7 Carlos VII jurará los fueros de Guipúzcoa en Villafranca.
06-07-75	Villafranca	Tolosa	El Tren Real regresa a Tolosa con el DGC.
08-07-75	Tolosa	Villafranca	El Tren Real sale de Tolosa con el DGC para traer al Rey.
08-07-75	Villafranca	Tolosa	El Tren Real con Carlos VII, su séquito y el DGC sale por la mañana de Villafranca, despedido por una comisión de las Juntas Generales, y llega a Tolosa a las 12'30.
13-07-75	Tolosa	Zumárraga	El Tren Real con Carlos VII y su séquito sale por la tarde para Zumárraga. El Rey va a la línea de Alava.
13-07-75	Zumárraga	Tolosa	El Tren Real regresa a Tolosa.
15-07-75	Tolosa	Zumárraga	A las 8'30 sale el General Oliver hacia Zumárraga en tren especial para presentarse al Rey. Llega a Zumárraga en 52 minutos.
15-07-75	Zumárraga	Tolosa	El tren regresa a Tolosa.
17-07-75	Tolosa	Alsasua	El Tren Real recoge al Rey y su séquito en Zumárraga y le traslada a Alsasua.
17-07-75	Alsasua	Tolosa	El Tren Real regresa a Tolosa.
20-07-75	Tolosa	Alsasua	Se envía el Tren Real a Alsasua para recoger al Rey y su séquito.
20-07-75	Alsasua	Tolosa	El Tren Real llega a Tolosa a las 19'35 con Carlos VII, su séquito, una compañía de Guías, el Brigadier Agramunt y una Sección de Caballería del Centro.

Fecha	Origen	Destino	Observaciones
22-07-75	Andoain	Tolosa	Un tren conduce de Andoain a Tolosa más de 300 personas expulsadas por los liberales de las poblaciones que ocupan. A su llegada son recibidas por el Rey Carlos VII.
24-07-75	?	Tolosa	Al anochecer llega un tren conduciendo fusiles para sustituir el armamento de la Brigada de Gandesa que se realiza en la estación en presencia del Rey Carlos VII.
24-07-75	Tolosa	Andoain	Al anochecer sale un tren con dos compañías del Batallón de Guías destinadas a la costa.
28-07-75	Andoain	Tolosa	En el tren ordinario de Andoain llegan por la tarde a Tolosa gran número de personas expulsadas por los liberales de San Sebastián, Hernani y Rentería.
29-07-75	Villafranca	Andoain	La Diputación solicita el 28 desde Villafranca que se le envíe un vagón para bajar municiones a Andoain al día siguiente.
30-07-75	Zumárraga	Tolosa	En el tren ordinario de Zumárraga llega a las 20'00 a Tolosa el General Elío que continúa luego para Francia (por Andoain supongo). Sale a recibirle en Tolosa el DGC.
14-08-75	Tolosa	Zumárraga	Se envía un tren a Zumárraga para recoger un batallón.
14-08-75	Zumárraga	Tolosa	El batallón se traslada por la tarde a Andoain. El tren regresa luego a Tolosa.
19-08-75	Alsasua?	Zumárraga?	Carlos VII sale de Alsasua por la tarde con su séquito para pernoctar en Vergara [¿Viajó en tren hasta Zumárraga?]
23-08-75	Tolosa	Zumárraga	Desde Tolosa se envía con urgencia un tren a Zumárraga a las 11'15 para recoger tropas.
24-08-75	Zumárraga	Andoain	El tren anterior recoge al 6º Batallón en Zumárraga y lo conduce durante la noche a Andoain. Aproximadamente a las 1'35 pasa por Tolosa.
27-10-75	Tolosa	Zumárraga	En 5 trenes extraordinarios sucesivos durante la mañana se trasladan a Zumárraga desde Tolosa las fuerzas de la Brigada Calderón (4 batallones y 2 piezas) que al día siguiente estarán desplegadas en la línea de Aramayona a Ochandiano.
27-10-75	Tolosa	Andoain	En el tren ordinario de Beasain a Andoain monta en Tolosa el DGC para ir a recibir a la esposa del ministro de Guerra.
27-10-75	Andoain	Tolosa	El DGC acompaña a la esposa del ministro de Guerra en el tren ordinario a Tolosa.
28-10-75	Tolosa	Beasain	El Tren Real con Carlos VII y su séquito sale de Tolosa a las 10'00 y llega a Beasain, de donde sigue en coche a Zumárraga y va luego a Vergara para pernoctar.
28-10-75	Beasain	Tolosa	El Tren Real regresa a Tolosa desde Beasain.

Fecha	Origen	Destino	Observaciones
27-11-75	Tolosa	Zumárraga	El general Lizarraga y su séquito salen a las 10'00 en un tren especial de Tolosa a Zumárraga, para seguir luego a Durango.
16-12-75	Tolosa	Zumárraga	Sale de Tolosa para Zumárraga un tren con 19 carruages para trasladar tropas a Andoain.
16-12-75	Zumárraga	Tolosa	El tren traslada tropas a Andoain y luego regresa a Tolosa.
18-12-75	Tolosa	?	La misma locomotora que hace el servicio ordinario de viajeros conduce además dos trenes extraordinarios.
18-12-75	Tolosa	?	La misma locomotora que hace el servicio ordinario de viajeros conduce además dos trenes extraordinarios.
21-12-75	Tolosa	Zumárraga	A petición del Ministro de la Guerra Bériz, el DGC va en un tren especial a conferenciar con él por la mañana.
21-12-75	Zumárraga	Tolosa	El DGC regresa por la tarde en el tren a Tolosa.
31-12-75	Zumárraga	Andoain	Carlos VII sale en el Tren Real con su séquito y llega a Andoain hacia las 18'00 para inspeccionar las fuerzas de la línea de Guipúzcoa.
07-01-76	Zumárraga	Alsasua	Carlos VII sale en el Tren Real con su séquito a las 15'00 y llega a Alsasua hacia las 17'15, donde le recibe el Comandante de Armas, Ayuntamiento, clero y un gran gentío. El tren conducía además dos grandes camiones para auxiliar en el traslado a Alsasua de las dos locomotoras extraídas de Pamplona el 11-11-75.
18-01-76	Beasain	Tolosa	A las 18'00 llegan a Tolosa Carlos VII y su séquito procedentes de Estella. Hicieron el viaje en coche desde Estella a Beasain y de allí en un tren especial a Tolosa.
29-01-76	Alsasua	Beasain	Una de las locomotoras cogidas en Pamplona es conducida desde Alsasua a Beasain [¿Por ferrocarril?], donde se concluirá de armar.
29-01-76	?	Andoain	Aprovechando un tren que al anochecer pasaba por Tolosa con dirección a Andoain, Carlos VII montó en el para visitar a las tropas vencedoras de Mendizorrotz.
29-01-76	Andoain	Tolosa	Carlos VII regresa a Tolosa en el tren anterior que conducía a los heridos en el combate.
08-02-76	Tolosa	Zumárraga	Carlos VII y su séquito salen de Tolosa en el Tren Real hasta Zumárraga y sigue luego a Vergara donde revista dos batallones vizcainos.
13-02-76	Beasain	Tolosa	Llega engalanada con banderas, ramos y gallardetes a la estación de Tolosa la locomotora cogida en Pamplona y reparada en Beasain.
13-02-76	Zumárraga	Tolosa	Por la tarde, procedentes de Zumárraga, llegan a Tolosa Carlos VII y su séquito en el Tren Real.

Nota: Los 3 trenes marcados son, en realidad, convoyes ordinarios con alguna excepcionalidad que se explica.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

ARCHIVOS Y MUSEOS

- Archivo de la Real Academia de la Historia (Madrid). Fondo Pirala.
- Archivo General de Gipuzkoa-ko Artxibo Orokorra (Tolosa). Fondo Juntas y Diputaciones.
- Archivo Histórico Administrativo Foral de Bizkaia (Bilbao). La documentación manejada procede del antiguo Archivo de la Casa de Juntas de Gernika (Secciones Segunda Guerra Carlista y Diputación a Guerra), ahora integrado por completo en este Archivo.
- Archivo Municipal del Ayuntamiento de Tolosa (Tolosa).
- Archivo-Biblioteca de la Basílica de Loyola (Azpeitia).
- Museo Vasco del Ferrocarril (Azpeitia).
- Museo Zumalakarregi Museoa (Ormaiztegi). Colección documental José de León, Conde de Belascoain.

DIARIOS Y PUBLICACIONES PERIÓDICAS

- *El Cuartel Real*. (Peña Plata, 1873. Estella, 1873-1874. Tolosa, 1874-76). Periódico oficial carlista en el Norte. El más importante y longevo de todos los publicados durante la guerra.
- *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid, 1856-1934). Revista especializada en información sobre ferrocarriles.
- *La Ilustración Española y Americana*. (Madrid, 1869-1921). Revista ilustrada de información general y bellas artes.
- *Le Monde Illustré* (París, 1857-1948). Revista ilustrada de información general. El nº 954 (24-7-1875) reproduce un reportaje sobre la inauguración del tren carlista y la única imagen que se conoce de él.
- *Revista de Obras Públicas* (Madrid, 1853-hoy). Revista de carácter científico-técnico sobre ingeniería civil.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- ARANBURU UGARTEMENDIA, Pello Joxe e INTZA IGARTUA, Luis M^a: *La Construcción, Evaluación y Consecuencias del Ferrocarril del Norte en Guipúzcoa*. Eusko Tren, Donostia-San Sebastian, 2006-08 (2 tomos).
- CUERPO DE ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO: *Narración Militar de la Guerra Carlista de 1869 a 1876*. Imp. y Lit. del Depósito de la Guerra, Madrid, 1883-1889 (14 vol.), volúmenes I a VII.

- FERRER, Melchor; ACEDO, José y TEJERA, Domingo: *Historia del Tradicionalismo Español*. Ed. Católica Española, Sevilla-Madrid, 1941-1979 (30 tomos en 10 vols.), tomos XXIV a XXVII.
- GIMÉNEZ, Saturnino: *Secretos e intimidades del Campo Carlista*. Imprenta de Salvador Manero. Barcelona, (1876).

ABREVIATURAS UTILIZADAS

AAH = Archivo de la Real Academia de la Historia (Madrid).

ABL = Archivo-Biblioteca de la Basílica de Loyola (Azpeitia).

ACJ = Antiguo Archivo de la Casa de Juntas (Gernika), ahora integrado en el Archivo Histórico Administrativo Foral de Bizkaia (Bilbao).

AGG = Archivo General de Gipuzkoa-ko Artxibo Orokorra (Tolosa).

AMT = Archivo Municipal del Ayuntamiento de Tolosa.

CBM = Carta particular del Conde de Belascoain a su hermana Manuela y su cuñado Gonzalo de Liñán desde Tolosa.

DCQ = Diario de Calisto Quintana, escribiente del general Mendiry.

DGC = Dirección/Director General de Comunicaciones.

ECR = Periódico *El Cuartel Real*.

IEA = Revista *La Ilustración Española y Americana*.

MZM = Museo Zumalakarregi Museoa (Ormaiztegi).

SGC = Secretría/Secretario General de Comunicaciones.

