

# LOS FERROCARRILES VASCONGADOS ALCANZAN LOS CIEN AÑOS DE EXISTENCIA

A línea férrea Bilbao-San Sebastián tuvo un proceso difícil y laborioso desde que se proyectó hasta su inauguración. Nada menos que cincuenta y siete años transcurrieron desde el primer intento para su construcción en 1844 hasta que en 1901 pudo circular el primer tren directo entre ambas capitales.

Pese a su corto recorrido, de sólo 110 kilómetros, la línea fue construida y explotada en un principio por tes compañías distintas: la del Bilbao-Durango, cuyo centenario acaba de celebrarse; la de Durango-Zumárraga y ramal de Málaga a Elgóibar, y la de San Sebastián a Elgóibar.

• La línea de Bilbao-San Sebastián, de 110 kilómetros, fue construida por tres compañías, unificadas en 1906.

■ La Bilbao-Durango se proyectó en un principio con un ancho de 1,67 metros, aunque luego se construyó con el de un metro.

Cuando en 1901 quedó concluido el tramo Deva-Zarauz y con él toda la línea, se iniciaron las gestiones para unificar las tres compañías, que culminaron con la creación de la nueva sociedad Ferrocarriles Vascongados el 11 de mayo de 1906.

Aunque la literatura sobre los ferrocarriles de vía estrecha es aún más escasa que la de los ferrocarriles de vía ancha, tal vez sean los ferrocarriles vascongados la excepción que confirma esta regla, y ello debido a dos excelentes obras. La primera de ellas, la más completa, es original de don José Antonio Guerrizabeitia y acaba de publicarse con motivo del centenario del



Locomotora número 6 —"Vascongada"—, del ferrocarril Bilbao-Durango, construida por Hanomag en 1884.



Tren con tracción eléctrica de los Ferrocarriles Vascongados.

primer tramo de los citados ferrocarriles vascongados; es decir, el de Bilbao a Durango. Este documentado trabajo nos permite seguir con exactitud la historia pormenorizada de la línea de Bilbao a San Sebastián y ramales. Se complementa con la otra obra, titulada "Ferrocarriles de vía ancha y estrecha", de don Pablo de Alzola, publicada hace ahora casi un siglo. En ella se sostiene la tesis de que el ferrocarril de la costa cantábrica debió ser construido con el ancho normal español de 1,67 metros y fue escrita como respuesta a una serie de artículos publicados en la Revista de Obras Públicas por el director del ferrocarril de Bilbao a Durango, don Adolfo de Ibarreta, quien sostenía la tesis contraria; es decir, que dichos ferrocarriles debían ser -como al final así fueron- de vía métrica, aunque la polémica merece que nos ocupemos luego de ella con alguna mayor extensión.

### LOS PRIMEROS PROYECTOS

Según se ha indicado, el primer provecto para construir un ferrocarril entre Bilbao y San Sebastián se remonta a 1844. Por entonces, la Diputación de Vizcaya, el Ayuntamiento de Bilbao, la Real Junta de Comercio y otras corporaciones empezaron a trabajar en la concesión del ferrocarril de Madrid a Irún, por Bilbao, obteniéndola el 16 de agosto de 1845. Los promotores buscaron afanosamente los capitales necesarios y encargaron el proyecto de trazado de la línea a ingenieros ingleses y españoles, estando entre estos últimos don Calixto de Santa Cruz, colaborador del dictamen y pliego de condiciones que sirvieron para la elaboración de la Real Orden de 1844, primera disposición importante en materia de ferrocarriles en España, que tanta influencia tuvo luego en la primera Ley de Ferrocarriles. También trabajó en este proyecto el que luego sería jefe del Gobierno y máximo representante del Partido Liberal, don Práxedes Mateo Sagasta.

Pese a las intensas gestiones y a las prórrogas concedidas, la decisión de que el ferrocarril de Madrid a la frontera francesa de Hendaya pasara por Miranda, Vitoria y San Sebastián, evitando el rodeo por Bilbao, dio al traste con aquel primer proyecto.

Ello supuso un duro golpe para el futuro de Bilbao no sólo por haber quedado al margen de la gran línea del Norte, sino porque el Gobierno y en general los comerciantes castellanos consideraban a Santander como el puerto natural de Castilla. A ello se unía que los asesores de las compañías de ferrocarriles, en su mayoría franceses, se inclinaban a elegir como puerto oriental del Cantábrico a Pasajes mejor que a Bilbao.

Las corporaciones vizcaínas comprendieron el peligro que se cernía sobre el puerto de Bilbao si no se construía rápidamente un ferrocarril que, empalmando en la línea general de Madrid a Irún, llegara hasta su puerto. Como este interés coincidía con los deseos y necesidades de la Rioja, cuyos vinos, frutos y cereales necesitaban una buena salida al mar, en 1857 se fraguó el proyecto de construir una línea férrea que, enlazando con la línea de Zaragoza a Alsasua en las proximidades de Tudela, llegaría hasta Bilbao, pasando por Logroño y Miranda de Ebro.

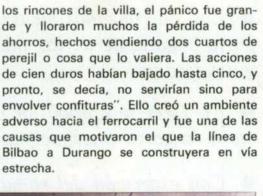
Esta línea se inauguró en 1863, antes incluso de que se concluyera la gran línea del Norte, pero los resultados económicos defraudaron las esperanzas puestas en este ferrocarril.

Guerrizabeitia pormenoriza esta cuestión del Tudela-Bilbao por la influencia que tuvo en el posterior desarrollo de la línea de Bilbao a San Sebastián.

Después de tres años de iniciada la explotación, la compañía estaba al borde de la quiebra que, por el momento, pudo conjurarse mediante la reunión de acreedores y accionistas, animados de un gran espíritu de concordia y colaboración. La reunión se efectuó en unos grandes almacenes próximos a la estación de Bilbao que desde entonces se conocieron como almacenes de "la concordia", nombre que también se transmitió a la estación de los ferrocarriles de La Robla y Santander construida en aquel terreno.

Aquella primera crisis pudo solventarse con un acuerdo, pero la marcha del ferrocarril, agravada por la segunda guerra carlista, nunca fue boyante y en 1878 la compañía del Tudela-Bilbao fue absorbida por la de los Caminos de Hierro del Norte de España.

El fracaso económico de este primer ferrocarril vizcaíno - subraya más adelante Guerrizabeitia- tuvo gran repercusión entre la opinión pública, como lo constata también don Miguel de Unamuno en su obra "Paz en la guerra", editada en 1887, en donde dice al respecto: "El fracaso de la compañía constructora de la línea férrea de Tudela a Bilbao había llegado a casi todos de y lloraron muchos la pérdida de los ahorros, hechos vendiendo dos cuartos de perejil o cosa que lo valiera. Las acciones de cien duros habían bajado hasta cinco, y pronto, se decía, no servirían sino para envolver confituras". Ello creó un ambiente adverso hacia el ferrocarril y fue una de las causas que motivaron el que la línea de Bilbao a Durango se construyera en vía estrecha.

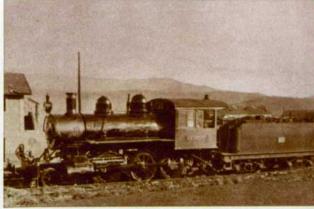




Llegada del tren conmemorativo a la estación de Durango.

#### **EL CENTRAL DE VIZCAYA**

El 29 de febrero de 1872, don Juan Timoteo de Escilla y Cenarruzabeitia, alcalde de Durango, presentó una petición acogiéndose al Decreto -Ley de 14 de noviembre de 1868 — para que se le otorgara la concesión de un ferrocarril de vía ancha que, empalmando en Dos Caminos con el de Tudela a Bilbao, hiciese por ella el recorrido de Bilbao a Dos Caminos, y



Locomotora número 244 del ferrocarril Elgóibar a San Sebastián, que llevaba el nombre de "M. M. Cortázar" y fue construida en 1902 por Porter.

que pasando después por Zornoza (Amorebieta) terminara en Durango.

Como esta petición se formuló sólo mes y medio antes de la iniciación de la segunda guerra carlista, la concesión no fue otorgada hasta el 29 de diciembre de 1877, después de terminada la guerra y cuando ya se había aprobado la segunda Ley de Ferrocarriles en 1877. Sin embargo, esta concesión, solicitada con anterioridad, se otorgó de acuerdo con el citado Decreto-Ley de 14 de noviembre de 1868, cuyo articulado tenía dos importantes prescripciones. Este Decreto, publicado tras el destronamiento de Isabel II por la revolución de septiembre de 1868, tenía un marcado carácter liberal. Los ferrocarriles se consideraban como una industria privada más y los que no se solicitaran mediante la declaración de utilidad pública y se construyeran sin intervención del Estado, tendrían libertad de tarifas y las concesiones serían a perpetuidad. Estas eran las dos citadas prescripciones de las que se benefició el ferrocarril de Bilbao a Durango.

En 1878, la concesión - que abarcaba, como se ha indicado, sólo al trayecto de Dos Caminos a Durango, pues el resto del recorrido hasta Bilbao se haría por la línea del Tudela-Bilbao desde el primero de dichos puntos- fue cedida por su primer titular a favor de don Francisco Nicasio de Igartua y Egusquiza, verdadero promotor de dicho ferrocarril.

Como también se ha indicado, la concesión se pidió y fue otorgada para vía ancha. Ahora bien, el señor Igartua tenía otras

ideas al respecto. En una reunión de futuros accionistas, celebrada el 9 de octubre de 1879, manifestó que los concesionarios habían tenido desde el principio el propósito de que la línea de Durango fuera explotada por el ferrocarril de Tudela a Bilbao, para lo cual se llegó a un principio de acuerdo de las bases que deberían regir esta explotación. Pero al ser absorbido el Tudela a Bilbao por la Compañía del Norte, esta última rechazó dicho acuerdo, alegando que no tenía personal ni material suficiente para hacerse cargo de la línea de Dos Caminos. Parece ser que también fracasaron las negociaciones para usar por parte del Durango a Bilbao la estación del Norte en esta última capital y el tramo hasta Dos Caminos.

Esta situación, como veremos en seguida, tendría unas trascendentales consecuencias para todas las líneas de la cornisa cantábrica.

Volviendo a la citada reunión de accionistas, el concesionario don Francisco N. de Igartua, ante el rechazo de la Compañía del Norte, anunció que había decidido adoptar una solución más económica, que consistía en reducir el ancho de vía al de un metro, afirmando también su propósito de que el ferrocarril de Durango lo hiciera "el país para el país".

Para legalizar la modificación de la primitiva concesión era preciso prolongarla de Ariz a Bilbao y reducir el ancho de vía a un metro. Ambas cuestiones se consiguieron por las Reales Ordenes de 16 de enero y 24 de mayo de 1879.

Las obras del proyecto del ferrocarril de vía ancha de Dos Caminos a Durango se habían presupuestado en la cifra de 4.206.705 pesetas, mientras las del de vía estrecha de Bilbao a Durango se calcularon en 3.441.145 pesetas, lo que representó un ahorro del 18 por 100 para una longi-

- Los Vascongados hicieron posible el desarrollo de una parte importante de las industrias vizcaína y guipuzcoana.
- En 1908 se aprobó un proyecto para ensanchar la vía a la galga internacional de 1,435 metros.
- Con excepción del ramal de Elorrio, la red se electrificó en 1929.
- Diversas variantes han ido mejorando el trazado original.

tud del 17 por 100 mayor. Se previó también la construcción de un ramal de Ariz a Dos Caminos para hacer posible el transbordo con la línea del Norte, sin necesidad de llegar hasta Bilbao y tener que efectuar el transbordo de estación a estación en esta villa.

El 17 de mayo de 1880 se constituyó la compañía del Ferrocarril Central de Vizca-ya, de Bilbao a Durango, con un capital de dos millones de pesetas, representado por 4.000 acciones de 500 pesetas nominales.

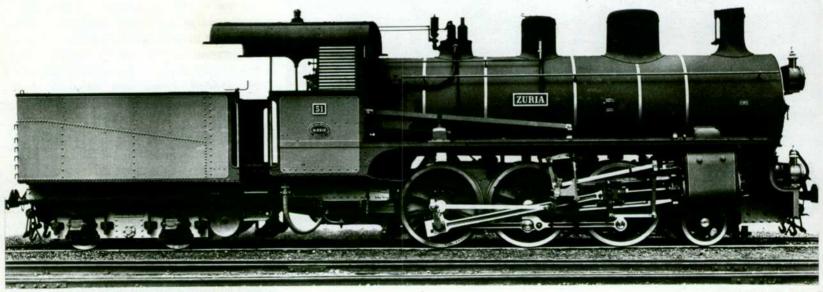
Sin embargo, la oposición a las obras ferroviarias no había desaparecido del ambiente de Bilbao, lo que hizo que a los promotores de la línea de Durango se les pusiera el remoquete de "los locos del Duranguillo".

Pese a ello, las obras se iniciaron casi de inmediato y al cabo de dos años, el 1 de junio de 1882, se inauguraban los 34 kilómetros del recorrido entre Bilbao y Durango.

### LA POLEMICA ENTRE IBARRETA Y ALZOLA

Los resultados de la explotación superaron a las previsiones en el tráfico de viajeros, aunque no ocurrió lo mismo en las
mercancías, donde en el primer año completo de explotación, es decir, en 1883, se
registró una diferencia en menos sobre lo
estimado del 59,54 por 100. Ello estaba
motivado, entre otras razones, porque al
ser el recorrido del ferrocarril muy corto y
no llegando las vías hasta las fábricas, la
rapidez del transporte en el tramo ferroviario y sus correspondientes transbordos no
compensaba el traslado de puerta a puerta
que se hacía con las carretas de bueyes,
aunque con mucha más lentitud.

Surgió por entonces la polémica sobre el ancho de vía más conveniente para los ferrocarriles de la costa cantábrica entre don Adolfo de Ibarreta, director de la compañía del Ferrocarril de Bilbao a Durango, y



Locomotora número 51 —"Zuria"—, de los Ferrocarriles Vascongados, construida en 1914 por Krauss.



El famoso coche salón del tren Pullman, construido por Allison, Estados Unidos, en 1901.

don Pablo de Alzola, autor del proyecto del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete.

Publicó el señor Ibarreta una serie de artículos en la Revista de Obras Públicas defendíendo que los ferrocarriles de la cornisa cantábrica debían ser tendidos con el ancho de un metro, debido al menor costo de construcción de los mismos, el carácter de dichas líneas con un tráfico escaso y el quebrado relieve del territorio que atravesaban.

Contestó el señor Alzola con un documentado informe en la misma revista, que luego fue publicado en libro, titulado "Los ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha". Los argumentos del ilustre ingeniero, al que se había encargado el estudio de una línea de ancho normal español entre Santander e Irún, eran sólidos y conservan toda su vigencia en la actualidad.

Comenzaba diciendo que el error inicial de no haber tendido la línea del Cantábrico con ancho normal español partió del propio Estado al no incluirla entre las del Plan General de 1867 ni en el de 1877, por lo que, al no contar su concesión con ayudas oficiales para construirla, lógicamente sus promotores eligieron la solución menos costosa, que era la vía métrica.

Señala luego el señor Alzola el carácter internacional y estratégico de la línea de Santander a Irún como una de las primeras razones que hubieran justificado su tendido en vía ancha; aduce también que el desarrollo de la población y de la industria desde el año en que se había redactado el primer Plan de Ferrocarriles habían experimentado un notable crecimiento que aconsejaba también modificar el primer criterio que argumentaba la escasez de su posible tráfico. Añadiremos por nuestra cuenta que

una de las razones del importante desarrollo de factorías industriales en numerosos pueblos de Guipúzcoa y Vizcaya ha sido el de contar con la red de los ferrocarriles vascongados. Entre ellas podemos enumerar las factorías de Basconia en Ariz-Basauri, la de Explosivos en Zuazo y Guturribay de Galdácano, la fábrica de cemento de Lemona, las de Arcona y Rezola y las de Hijos de Mendizábal y Olmo en Durango, las zonas industriales de Eibar, Placencia, Elgóibar y Vergara, y las factorías de Luzuriaga y Michelín en Lasarte, entre otras, lo que parece confirmar plenamente aquellas opiniones del señor Alzola. Sin olvidar que el tráfico de viajeros tuvo gran importancia desde el principio de la explotación.

No son éstos los únicos argumentos. Los obstáculos orográficos no eran, ni con mucho, superiores a los que habían tenido que salvar las líneas de Irún, Bilbao, Santander y las que en aquella época se construían en Asturias y Galicia, que se tendieron con el ancho normal español, pese a que varias de ellas tenían un tráfico estimado o real inferior al de la línea Bilbao-San Sebastián. Por otra parte, la orientación de las montañas el País Vasco hace que haya varios valles paralelos a la costa, lo que disminuía mucho las pretendidas dificultades de los tendidos, ya que esa disposición facilitaba los trazados. De hecho, el único obstáculo de consideración se encontraba en el recorrido costero desde Deva a Zarauz, donde había que atravesar una abrupta zona de acantilados. Pero en esas condiciones el tendido resultaba en dicha zona tan costoso para la vía métrica como para la de ancho normal español.

No es de extrañar, por ello, que el primer proyecto de enlace con San Sebastián eludiera dicha zona, buscando el empalme por Zumárraga, como luego veremos.

Finalmente, Alzola pone de manifiesto el error que consistía en desnaturalizar el carácter de las vías estrechas, que debían ser afluentes de las líneas principales, que es a lo sumo —añade textualmente— el papel que desempeñan en las naciones donde tienen mejor acogida, para convertirlas en arterias de primer orden, porque la experiencia ha probado ya que, si son muy útiles para auxiliares, es inconveniente su aplicación cuando invaden el campo de las líneas normales.

En resumen, la no construcción de la línea de la costa cantábrica con ancho normal español introdujo un elemento distorsionante en el tráfico ferroviario de una de las principales zonas industriales del país, cuyas consecuencias se padecen todavía.

Pero incluso los Ferrocarriles Vascongados, cuya primera intención había sido exclusivamente la de comunicar las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, se plantearon en un determinado momento la posibilidad de cambiar su ancho de vía, no exactamente al normal de la red española de 1,67 metros, sino al internacional de 1,44 metros, lo que hubiera establecido una vía de comunicación con Francia.

Esta circunstancia está referida muy someramente en el estudio de Guerrizabeitia. donde transcribe un Acta de la Junta General celebrada el 28 de julio de 1907. Se dice en ella que el señor presidente manifestó que la empresa encargada de la construcción del Ferrocarril Vasco-Castellano se le había dirigido manifestándole que después de vencidas grandísimas dificultades había conseguido reunir los dos tercios del capital necesario para construir su línea de vía internacional y solicitaba el apoyo de la Compañía de los Vascongados, con lo cual se comprometen a llegar hasta Hendaya. El presidente pidió a la Junta facultara al Consejo de Administración para que si la compañía del Ferrocarril Vasco-Castellano llegaba hasta Bilbao pudiera ofrecer el compromiso de los Vascongados de llevar el ferrocarril de vía internacional hasta Hendaya, aprobación que la Junta concedió.

Considera Guerrizabeitia tan interesante esta cuestión que afirma que si hubiera llegado a ser realidad aquel ferrocarril de vía internacional, habría desaparecido, por lo menos en parte, el aislamiento ferroviario de España por el distinto ancho de vía y, sobre todo, lo hubiera sido para Bilbao y más ahora para su superpuerto.

Añade el autor del tantas veces citado informe que trató de encontrar respecto al particular alguna referencia en la documentación de la Compañía de los Vascongados, e incluso en el Ministerio de Obras Públicas, pero nada pudo averiguar sobre la

### ORGANIZADA POR LA A.S.A.F. Y LOS FERRO

## CONMEMORACION DEL PRIMER CENTENARIO DE

L primero de los tramos de la red ferroviaria explotada por los actualmente denominados Ferrocarriles Vascos en vía de un metro de ancho se inauguró y puso en servicio el día 1 de junio de 1882, entre Bilbao y Durango. Quedaba así establecido en Vizcaya el primer ferrocarril de vía métrica, que tanto se había de desarrollar por todo el litoral cantábrico y por el interior de la zona Norte de España.

Para conmemorar tal acontecimiento, la Asociación de Amigos del Ferrocarril de la villa de Bilbao organizó la circulación de su ya casi centenario tren, compuesto por la locomotora de vapor "Guipúzcoa" y los coches salón, primera y tercera clases, y el furgón, que recorrió la línea centenaria en ambos sentidos. Junto con los Amigos del Ferrocarril, colaboraron activamente en la organización las autoridades de Ferrocarriles Vascos, lo que comportó el éxito total de la jornada.

Amaneció el día muy lluvioso, lo que no desanimó ni a viajeros, ni organizadores, ni simpatizantes, que se concentraron en la estación de Achuri a la espera de la composición; numerosos fotógrafos estaban preparados cuando el tren hizo su aparición ya rebasadas las diez de la mañana, remolcado por el automotor 3154 (ex MCD-17) por culpa de haber reventa-

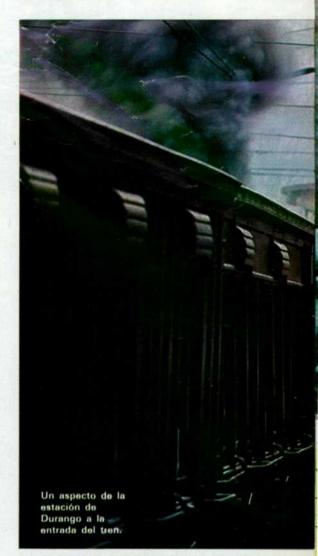
Llegada a la estación de Bilbao-Achuri a primera hora de la mañana, remolcado el tren, mientras maquinista y fogonero de la "Guipúzcoa" resolvían un problema con el tubo de vapor.

do un tubo de la caldera de la locomotora en esa misma mañana, después de dos días de pruebas sin incidente alguno; la profesionalidad del equipo encargado del mantenimiento y de conducción de la locomotora hizo posible que el tren rodara durante prácticamente todo su recorrido en forma autónoma, salvado el incidente del tubo.

Durante el recorrido Bilbao-Durango destacamos la animación que la circulación despertaba y, en particular, en la localidad de Euba hubo cohetes a la llegada del tren. Y si animación había en el exterior, más había dentro de los coches. en los que más de ochenta personas disfrutaban de las delicias de un recorrido de 31,1 km. a una velocidad de 25 a 30 km/h. Por la carretera paralela, muchos automóviles seguían al tren para captar su paso y fotografiarle en múltiples lugares. Un coche motobomba del Parque de Bomberos de la Excelentísima Diputación Foral, estacionado en Amorebieta, atendió el suministro de agua a la locomotora mientras los viajeros aprovechaban para fotografiar el tren.

Ya en Durango, y acompañados viajeros y seguidores del tren por el director de Explotación de los Ferrocarriles Vascos, señor Albizuri, y por otros directivos, en medio de un impresionante diluvio de agua, se visitaron los talleres centrales del ferrocarril. En su interior destacaba la nueva nave para mantenimiento de las modernas unidades de tren 3500 y las obras de acabado de las antiguas naves de talleres, en las que había distintos tipos de vehículos en reparación (unidades de la Naval, coches de viajeros, etc.), aprovechándose el momento para visitar la locomotora "Aurrerá", la número 104 de los Ferrocarriles Vascongados, construida por Nasmyth Wilson en 1894 con el número 456, y conservada en magnífico aspecto. (Esta locomotora, junto con la del tren, la "Guipúzcoa", construida por St. Leonard en 1892 con el número 920 para el F. C. Vallecas-Canteras, constituyen las joyas de la colección de vapor de vía métrica conservadas en el Norte de España para deleite de los aficionados.)

Para la comida, una unidad de tren, la 3506/5518/6506, desplazó a todos a la cercana estación de Bérriz-Olacueta, donde en el denominado "Toki-ona" ("buen lugar" o "sitio bueno") se celebró un animado almuerzo, abundantísimo, que hizo las delicias de todos. Después, el viaje de regreso a Bilbao a media tarde, con una marcha del tren que superaba la establecida en la orden y que permitió llegar a la





### CARRILES VASCOS

## LA LINEA BILBAO-DURANGO





Expectación del público ante la llegada.

villa para la inauguración de la exposición filatélica conmemorativa del centenario celebrado, organizada por la Agrupación Bilbaína de Coleccionismo en la Sala de Cultura de la empresa Iberduero. Setenta y nueve vitrinas de diecinueve expositores, con valores magnificamente montados, adornada la sala con motivos ferroviarios (faroles, placas, fotografías) y con una selección de la magnífica colección de tranvías bilbaínos de J. González, fueron el complemento de la jornada ferroviaria; a todo esto debe unirse la edición de dos magníficos sobres conmemorativos. con un matasellos muy logrado diseñado por uno de los expositores y organizador del viaje ferroviario, Julián Palmero, y la edición de una medalla conmemorativa.

En resumen, una jornada inolvidable, como nos tienen acostumbrados los Amigos del Ferrocarril de Bilbao. 

JAVIER ARANGUREN. Fotos del autor.

citada empresa del Ferrocarril Vasco-Castellano en el índice de concesiones de líneas férreas.

Es evidente que de haberse llevado a la práctica dicho proyecto hubiera sido el primer paso para amoldar la red ferroviaria española a la del resto de Europa, ya que se trataba - según se deduce de su título- de una línea que enlazaría Madrid con la frontera, por Bilbao. Por aquellos años de principios de siglo, esta posibilidad se estudiaba con interés, pero faltó decisión para acometerla dada la oposición a la misma de las grandes compañías ferroviarias. MZA, incluso, llegó a hacer un estudio del coste que supondría el estrechamiento de la red al ancho internacional, desaconsejando su realización por lo elevado de dicho coste. Es claro que esta opinión estaba mediatizada por el interés de la compañía en no llevarlo a cabo. Como contraste. no se tuvo en cuenta la favorable acogida que esta idea tenía en Francia, donde se consideraba también el tendido de una línea de ancho internacional a través de la Península Ibérica para buscar un enlace con sus colonias del Norte de Africa, estando la nación vecina en disposición de financiar parte del proyecto.

Hubo varios proyectos; uno de ellos sería sin duda el que cita Guerrizabeitia, pero nada se fraguó en firme y el estallido de la primera guerra mundial acabó con aquellas especulaciones, si bien en la década de los años 20 volvieron a tomar consistencia, aunque con el mismo resultado negativo.

### LA CONTINUACION HACIA SAN SEBASTIAN

Dejamos al ferrocarril de Durango en el momento de su inauguración en 1882. A los tres años de explotación, se decidió la creación de otra compañía, presidida también por don Francisco N. de Igartua, para continuar la prolongación de la línea Bilbao-Durango hasta Zumárraga, donde se enlazaría con la Compañía del Norte y a través de ella con San Sebastián.

La concesión de esta línea de Durango a Zumárraga y ramal de Málzaga a Elgóibar se otorgó el 20 de febrero de 1885, eligiéndose —como era lógico, por ser continuación de la línea de Durango — el ancho de un metro.

La línea tenía un perfil bastante más duro que el del ferrocarril Bilbao-Durango. Partía de la cota 100 metros sobre el nivel del mar, en la estación de Durango, para llegar a Santa Marina (Arietio), a 310 metros, descendiendo desde ese punto a Málzaga con la cota 85 metros. Volvía luego a subir a 430 metros en la divisoria de Descarga y descendía a Zumárraga hasta los 359 metros.

La longitud de esta línea en dicho proyecto era de 53 kilómetros. Ahora bien, en la ejecución de la explanación se perforó un túnel de 520 metros de longitud en el alto de Santa Marina, con lo que la cota se redujo en este punto a 242 metros. El ramal de Málzaga a Elgóibar, de 4,9 kilómetros, se construyó fundamentalmente para comunicar el ferrocarril con la factoría de San Pedro de Carquizano, cuyo tráfico se esperaba absorber.

Pero el trazado escogido para el trayecto entre Málzaga y Zumárraga convirtió a la línea procedente de Bilbao, en dicho tramo, en un ferrocarril de sólo interés local y sustituía de manera muy imporfecta al posible recorrido por el litoral de Guipúzcoa, donde se concentra una nutrida población e industrias importantes que carecían de vía férrea. El trazado de la línea de Málzaga a Zumárraga -como decimosera sumamente tortuoso: los radios de las curvas llegaban a tener solamente 60 metros y las rampas alcanzaban las 30 milésimas. En seguida se advirtió que ésta no era la solución para la línea de San Sebastián-Bilbao y pronto se estudió el proyecto de concluirla por la costa.

El 1 de julio de 1887 se abrió al tráfico el tramo de Durango a Zaldívar y el 22 de septiembre del mismo año el de Zaldívar a Elgóibar. Entre Málzaga y Vergara se inició el servicio el 1 de junio de 1888 y, por fin, el 26 de agosto de 1889 quedó inaugurada en su totalidad la línea hasta Zumárraga.

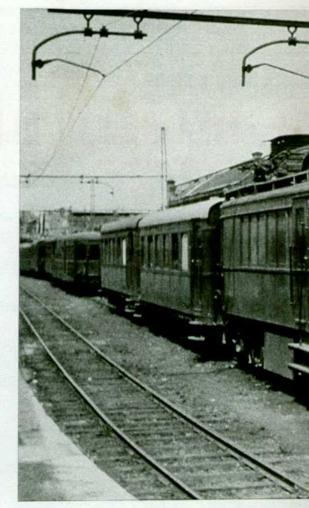
Este ramal, pese a que en su recorrido servía importantes centros industriales, como el de Vergara, y aunque fue electrificado, ha sido clausurado.

La tercera compañía que participó en la construcción y explotación de la línea de Bilbao a San Sebastián fue la de Elgóibar a San Sebastián, concedida el 15 de julio de 1891. Con ella se pretendía establecer un enlace más directo que el que se hacía por Zumárraga. El primer tramo que se puso en servicio fue el de Elgóibar a Deva, el 3 de agosto de 1893. El 9 de abril de 1895 se inició la explotación de Zarauz a San Sebastián. Así pues, entonces, para trasladarse de Bilbao a San Sebastián tenía que efectuarse el viaje entre Deva y Zarauz en diligencia o dirigirse a Zumárraga para trasbordar al ferrocarril del Norte.

La sección de Deva a Zarauz, la de mayor dificultad de la línea, se inauguró el 1 de enero de 1901, casi seis años después del tramo de Zarauz a San Sebastián y diez años después de la concesión. La quiebra de uno de los contratistas de la construcción y los problemas económicos para hacer frente a la terminación de las obras, fueron las razones del retraso de la puesta en servicio de toda la línea.

En cuanto a las dificultades del trazado, puede dar idea el hecho de que el costo del tramo entre Elgóibar y San Sebastián triplicó al de Bilbao a Durango, si bien la longitud del primero de dichos tramos era un 50 por 100 mayor que la del segundo.

El mismo año que se concluyó la línea de Bilbao a San Sebastián se iniciaron las negociaciones para la fusión de las tres compañías que explotaban dicha línea, llegándose al acuerdo el 11 de mayo de



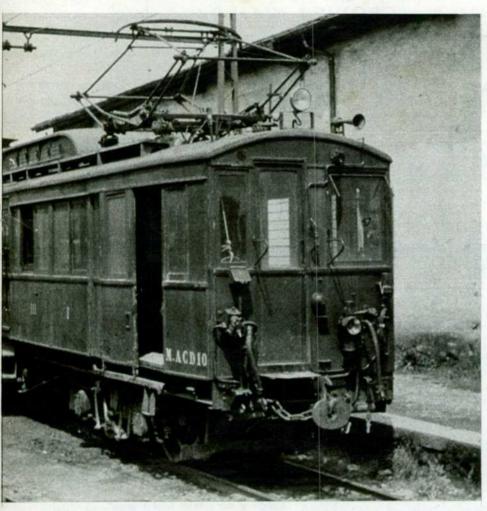
1906 de crear una sola compañía con el nombre de Ferrocarriles Vascongados, que englobó a las otras tres.

#### **EN ENLACE CON LA FRONTERA**

Otra necesidad que se puso de manifiesto en seguida fue la conveniencia de polongar la línea hasta la frontera para enlazar con los ferrocarriles franceses. En un principio se consideró la posibilidad de instalar un tercer carril en la línea del Norte. En este sentido se hicieron gestiones con dicha empresa en 1908, pero el Norte, con buen criterio por las complicaciones que hubiera supuesto para la explotación, rechazó la propuesta. En vista de ello, se hicieron gestiones para consequir que se sacara dicha línea a concurso con carácter estratégico, pero el Gobierno se negó, dado que ya existía una concesión de la misma. Se iniciaron entonces conversaciones con la empresa concesionaria del ferrocarril de San Sebastián a Irún, con la que al fin se llegó a un acuerdo en 1910, pera establecer un tráfico combinado. La línea no se inauguró hasta el 25 de julio de 1914, pocos días antes de que estallara la primera guerra mundial, pero las esperanzas puestas en sus posibilidades para incrementar el tráfico no dieron el resultado esperado por la falta de condiciones de la terminal de Hendaya de dicho ferrocarril, con el que también se llegó a pleitear por estar en de-



Estación de Bérriz: unidad de tren que trasladó a los asistentes para la celebración de un almuerzo.



Automotores eléctricos de los Ferrocarriles Vascongados.

locomotora
eléctrica
de los
Ferrocarriles
Vascongados,
construida
or Brown Boveri
en su parte
eléctrica
y por Haine
St. Pier en su
parte mecénica.

La clásica



sacuerdo en la aplicación de acuerdos. En los años siguientes, los Ferrocarriles Vascongados realizaron otras obras en la infraestructura para mejorar la explotación. El 14 de diciembre de 1914 se inauguró la variante de Lasarte, que supuso un acortamiento de 3,8 kilómetros, gracias a la construcción de tres túneles.

El 15 de febrero de 1923 se inaguraba a su vez la variante de Lebario, que eliminaba el obligado retroceso de los trenes que entraban en Durango con dirección a San Sebastián o Bilbao. La variante aprovechaba 1.572 metros de la línea de Durango a Elorrio y suponía un acortamiento de 776 metros.

El 1 de agosto de 1957 se inauguraba la doble vía entre Bilbao y Lemona, que había sido iniciada en 1946 con la puesta en servicio de la variante entre Zuazo y Usansolo, que acortaba la distancia entre Bilbao y San Sebastián en otros 1.643 metros, gracias a la construcción del túnel de Marcarte, de 1.438 metros.

Existe también otro pequeño tramo de doble vía entre Durango y la bifurcación de San Fausto, donde se separan las líneas de Elorrio y San Sebastián, inaugurada el 6 de enero de 1946. En su día se estudiaron igualmente otros proyectos de dobles vías, concretamente entre Lemona y Amorebieta y entre Eibar y Málzaga, así como la variante de Berriz a Eibar.

Finalmente, en 1946, se estudió otro proyecto para prolongar la línea de Durango a Elorrio hasta Mondragón, cuyo presupuesto de obras se estimó en 40 millones de pesetas. En dicho proyecto participarían los Ferrocarriles Vascongados, las empresas de la cuenca del río Deva y se contaría con el apoyo de la Liga Guipuzcoana de Productores. Pero el proyecto fue abandonado al fallar las colaboraciones que se esperaban.

Sin embargo, la mejora más importante desde la inauguración del ferrocarril de Bilbao a San Sebastián ha sido, sin duda, la electrificación de la línea, establecida a partir del año 1929, con la excepción del ramal de Durango a Elorrio y las maniobras de las estaciones de Bilbao, Durango, Zumárraga y San Sebastián, que se siguieron prestando con vapor. Pero también se acabó electrificando el ramal de Durango a Elorrio, que se puso en servicio en 1946.

Los daños de la guerra civil, las penalidades y escaseces de la posguerra, las catástrofes como el huracán de febrero de 1941, que volcó un tren en el puente sobre el Urola, fueron superadas con el tesón y la fe en su empresa demostrados por los promotores de este ferrocarril, que fue una creación genuina del capitalismo vasco.

La inauguración de la autopista Bilbao-Behovia y el nefasto acuerdo del Consejo de Ministros del 7 de marzo de 1972, que se pronunció por dejar a los ferrocarriles de vía estrecha a su suerte, hirieron de muerte a la empresa de los Ferrocarriles Vascongados. Ante las pérdidas progresivas y el desinterés del Gobierno, los Ferrocarriles Vascongados renunciaron a la explotación el 24 de junio de 1972. A partir de dicha fecha se hizo cargo de la explotación FEVE. que después de algunos años -en junio de 1979- la ha cedido a su vez a la comunidad autónoma del País Vasco, a cuyo cargo se encuentran la línea de Bilbao a San Sebastián y ramales en la actualidad. F. F. S. Fotos: REDER.