

CINCUENTA AÑOS DE RENFE EN EUSKADI

Juanjo Olaizola Elordi

RIEV. Revista Internacional de los Estudios Vascos
Año 40. Tomo XXXVII. N.º 2 (1992), p. 375-382
ISSN 0212-7016
Donostia: Eusko Ikaskuntza

La Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941, disponía, entre otros aspectos, el rescate de todos los ferrocarriles de ancho normal español, hasta la fecha explotados por diversas concesionarias privadas, a partir del primero de febrero de 1941. Nació así la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, más conocida por sus siglas, R.E.N.F.E., en la que se integran un total de 18 empresas, aunque tan sólo dos, la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España y la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.) representaban más de la mitad de la longitud de líneas existentes.

Desde años atrás, la situación de los ferrocarriles había suscitado la preocupación de los diversos gobiernos nacionales. Ya en 1924, el gabinete de Primo de Rivera promulgaba el Estatuto Ferroviario, con el que se articulaban medidas de apoyo y modernización, lo que suponía la construcción de nuevas líneas, la renovación del material móvil y la mejora de las instalaciones con las electrificaciones realizadas en diversas líneas de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, entre ellas el trayecto Irún-Alsasua. El mismo estatuto ya daba los primeros pasos encaminados al rescate de las concesiones, aunque el advenimiento de la Segunda República, supuso la paralización del proyecto.

Finalizada la guerra civil, con sus devastadores efectos sobre las infraestructuras ferroviarias, el gobierno franquista incauta de hecho los ferrocarriles de vía ancha promulgando la Ley de 8 de mayo de 1939, mediante la cual se sustituyen los Consejos y Direcciones Generales de las diversas Compañías por personas designadas directamente por el Ministerio de Transportes. Así tan sólo quedaba dar el último paso para la nacionalización definitiva de la red, la cual se regularía de derecho gracias a la antes citada Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes Terrestres.

La creación de R.E.N.F.E. se completa en 1943 con la adquisición de los valores ferroviarios mediante el canje de los títulos de las Compañías por otros del Estado de deuda amortizables. El coste total de la operación alcanzó los dos mil millones de pesetas y con ello el estado no solo adquiría los ferrocarriles sino también otros activos de las empresas concesionarias, como valores inmobiliarios, minas, etc. Quedaban al margen de la nacionalización los ferrocarriles de vía estrecha, tranvías y metros (aunque en un principio también se integró en RENFE una línea del Ferrocarril Metropolitano de Barcelona dotada de vía ancha), los cuales permanecieron en manos de las empresas privadas que hasta entonces los explotaban.

LA RED DE VIA ANCHA EN EUSKADI

Los orígenes de la red ferroviaria de vía ancha en Euskadi se remontan a la temprana fecha de 1831, tan solo un año después de la inauguración del primer ferrocarril del mundo entre Liverpool y Manchester. Fue entonces cuando la Diputación Foral de Vizcaya propuso

la creación de un “Camino de Hierro” entre Bilbao y Balmaseda, como primer paso de un proyecto más ambicioso para enlazar el Señorío con la meseta. Las dificultades económicas y el estallido de la primera guerra carlista dieron al traste con el proyecto que no volvió a ser considerado hasta 1845, aunque en esta ocasión se estudió el establecimiento de un ferrocarril entre Irún y Madrid, pasando, lógicamente, por Bilbao.

Pero no son los vizcainos los únicos en estudiar la creación de líneas ferroviarias. También en Navarra se inician estudios para la construcción de una vía que atravesando el territorio foral de Sur a Norte, atravesara los Pirineos por el paso de los Alduides.

Aunque el proyecto de Alduides no llega a completarse en su totalidad, gracias al empuje del banquero D. José de Salamanca, verdadero maquiavelo de las finanzas nacionales del siglo XIX, se constituye la Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona, cuya línea queda inaugurada el 18 de septiembre de 1861. Unos años más tarde, el 22 de junio de 1865 la vía era prolongada hasta Alsasua, punto donde se estableció el empalme con la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España.

El origen de este último ferrocarril se encuentra estrechamente ligado al viejo proyecto de construir un ferrocarril entre Madrid e Irún pasando por Bilbao. Finalmente la idea se vió sustancialmente modificada, y gracias a las presiones de guipuzcoanos y alaveses, así como a los intereses creados respecto a diversos puertos comerciales del cantábrico, modificaron el trazado definitivo, haciéndolo pasar por Gasteiz y Donostia. Los trabajos de construcción, iniciados en Valladolid en 1856, se completaron el 15 de agosto de 1864, fecha en la que se establecía el enlace directo entre Madrid y París.

Pese al revés que supuso para Vizcaya la construcción del ferrocarril del Norte a través de la Llanada Alavesa, pronto surgió un nuevo proyecto para la construcción de un ferrocarril desde Bilbao hasta Tudela, punto donde empalmaría con el ferrocarril de Zaragoza a Pamplona. Esto permitía a su vez el enlace con el ferrocarril del Norte en la localidad burgalesa de Miranda de Ebro. Constituida la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Tudela con capital mayoritariamente vizcaino, las obras se desarrollan con rapidez y el 31 de agosto de 1863 se inicia el servicio, aunque el empalme con el ferrocarril de Zaragoza se estableció definitivamente en la estación de Castejon del Ebro.

Tanto el ferrocarril de Bilbao a Tudela como el de Zaragoza a Pamplona no tardaron mucho en caer en la órbita de la poderosa Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, financiada por banqueros franceses ligados a la familia de los Pereire. Así en 1878 ambas compañías son absorbidas haciéndose cargo el Norte de la totalidad de la red ferroviaria de vía ancha de Euskadi a excepción de dos cortas líneas situadas en la margen izquierda del Nervión.

La primera de ellas, el Ferrocarril de Triano, que enlazaba San Julián de Musques con el Desierto (Baracaldo), fue construido por la Diputación Foral de Vizcaya a fin de dar salida al mineral de hierro extraído en los ricos criaderos de Somorrostro. La línea entró en servicio el 26 de junio de 1865. Posteriormente, el ilustre ingeniero D. Pablo de Alzola, promovió la construcción de un ferrocarril entre Bilbao y Portugalete, el cual enlazaría con el de Triano en Baracaldo. La nueva línea permitía la exportación del mineral hacia la meseta, así como el desarrollo de las importantes industrias siderúrgicas que nacían en la margen izquierda del Nervión. El servicio pudo iniciarse el 24 de septiembre de 1888, aunque en 1926 la vía sería prolongada hasta Santurce. Tanto el Ferrocarril de Triano como el de Bilbao a Portugalete se mantuvieron independientes hasta su integración en RENFE, y durante muchos años fueron considerados como los más rentables del estado.

Por último señalar que la nueva sociedad estatal se hizo cargo del ferrocarril de Soria a Castejón, cuyas obras había iniciado el estado en virtud al Estatuto Ferroviario de 1924. Aunque los trabajos se encontraban muy adelantados, todavía no se había iniciado el servicio el 1 de febrero de 1941.

LA SITUACION DE LA RED EN 1941

Finalizada la contienda civil, la red ferroviaria de vía ancha de Euskadi se encontraba en una situación muy deficiente. A la escasez de inversiones en material móvil e infraestructuras de los últimos años se unían las graves destrucciones ocasionadas por las acciones bélicas, entre las que destacaba la destrucción del viaducto de Ormaiztegui, urgentemente reconstruido aprovechando la estructura original que fue reforzada con cuatro castilletes de hormigón, el cual, a falta de redondos en el mercado, fue armado con viejos carriles.

La mayoría de la red se hallaba establecida en vía única, existiendo doble vía en los trayectos de Irún-Alsasua, Bilbao-Orduña y Bilbao-Santurce.

El armamento de las vías se basaba principalmente en carriles de 32 y 45 Kg/m en barras de 12 y 18 metros respectivamente, sobre traviesas de madera y balasto de origen calizo, no bateable mecánicamente. La escasa calidad de la superestructura limitaba notablemente el tráfico ya que tan sólo en las zonas de perfil más favorable se podían alcanzar velocidades próximas a los 100 Km/h.

Por lo que respecta a los sistemas de bloqueo, este se basaba exclusivamente en el bloqueo telefónico manual entre las estaciones, estando las de las líneas de Madrid-Irún Bilbao-Miranda y Bilbao-Portugalete dotadas de enclavamientos electromecánicos.

La tracción vapor era la reina indiscutible de la red ya que tan sólo los trayectos Irún-Alsasua y Bilbao-Santurce habían sido electrificados en 1929 y 1932 respectivamente. Pese a ello era relativamente habitual la aparición de locomotoras de vapor en estas líneas a fin de asegurar servicios de maniobras y permitir la circulación ferroviaria en periodo de restricciones eléctricas. La tracción diesel era inexistente, salvo la esporádica aparición de algún automotor del Norte, principalmente en la línea de Navarra.

Por lo que se refiere a la línea de Soria a Castejón, sus obras se encontraban prácticamente acabadas en 1935, fecha en que el Gobierno de la República efectúa la recepción provisional, sin llegar a iniciar el servicio. Durante la contienda, parte de los materiales de vía son incautados y desmontados para ser recolocados en otras líneas destruidas en el conflicto, hasta que finalizado éste, y una vez repuestos los carriles, se inicia el servicio, ya bajo la égida de RENFE, el 1 de octubre de 1941.

MODERNIZACION DE ESTACIONES

Una vez finalizada la urgente labor de reconstrucción de las infraestructuras destruidas en la contienda, RENFE inició un lento proceso de modernización de sus líneas.

Uno de los aspectos más destacados de este proceso modernizador se encuentra en la reconstrucción de las estaciones más importantes. Así, en 1948 entraba en servicio la nueva terminal de Bilbao-Abando en sustitución de la que ochenta años antes había levantado en el mismo lugar Charles Vignoles. Poco más tarde le llegaba el turno a Iruña, cuya vieja estación fue sustituida en 1952. Asimismo diversas estaciones de menor entidad fueron renovadas, tal es el caso de Zumárraga (1955), Tolosa (1958) o Pasajes (1959).

Cuatro son las principales tendencias arquitectónicas predominantes en este proceso de modernización. En un principio se optó por un estilo ecléctico, mezcla de racionalismo, con la tendencia monumentalista acorde con los gustos del régimen, tal como sucede en las grandes estaciones de Bilbao e Iruña. A finales de los años cincuenta se impone un funcionalismo de escasa calidad, como es el caso de las estaciones de Tolosa y Pasajes, en las que se procedió a revestir las estructuras originales, que quedaron ocultas por paños realizados en nuevos materiales. A este estilo corresponde también la nueva terminal de Irún, cuya construcción de 1965 supuso la demolición de la hermosa estación que construyera G. Biarez en 1884. Más acertadas en su funcionalidad son los edificios que en los años setenta se levantaron en las principales poblaciones de la llanada alavesa.

Por otra parte, también en los años cincuenta aparece el estilo regionalista, ya utilizado en las estaciones ferroviarias de la línea de Bilbao a Miranda y de Zumárraga a Zumaia (éste de vía estrecha) en los años veinte. El primer caso se da en Zumárraga, aunque hasta finales de los años setenta no volverán a realizarse edificios como los de Ordizia, Beasain, Rentería, Irurzun, Zuasti, San Julián de Musques, etc.

En la actualidad, y gracias al Plan de Modernización de Estaciones vigente desde 1987, el criterio predominante es el del respeto a los edificios existentes, por lo que obras del interés de la estación de Donostia, levantada en 1863 por Letourneur y modificada en 1881 por G. Biarez con la instalación de una hermosa marquesina diseñada por Eiffel, recuperan su antiguo esplendor. Con ello no sólo se recupera el tradicional papel de la estación como punto de encuentro y puerta de la ciudad sino que también se revaloriza un rico patrimonio arquitectónico, hasta hace poco casi despreciado.

MODERNIZACION DE SUPERESTRUCTURAS

Las superestructuras han sufrido importantes modernizaciones en este periodo, con las renovaciones realizadas a finales de los años sesenta y comienzos de los setenta en el trayecto Miranda-Irún con la introducción de carriles en barra larga soldada sobre traviesas de hormigón bibloque. Renovaciones de similares características se ejecutaron también en las líneas de Miranda a Bilbao, Bilbao a Portugalete y Triano y Alsasua Zaragoza, aunque en esta última, más reciente, se efectuó en algunos trayectos con traviesa de hormigón monobloque. Recientemente se ha vuelto a renovar el tramo Miranda Orduña con barra larga soldada y traviesa monobloque, mientras que en puntos aislados de la red se han instalado traviesas monobloque polivalentes, es decir, aptas para ancho de vía español o internacional. Estas operaciones han supuesto la introducción de balasto bateable mecánicamente, en su mayoría de origen silíceo. Todo ello ha permitido que en la actualidad se puedan desarrollar mejores velocidades, pudiéndose alcanzar en las zonas de buen perfil, como es el caso de la llanada alavesa y la mayor parte de Navarra, los 160 Km/h.

En cuanto a las dobles vías, tan sólo se ejecutó la nueva doble vía en el tramo Miranda-Alsasua cuyas obras se finalizaron en 1967. También se han mejorado paulatinamente los sistemas de bloqueo, con la introducción en los años setenta del bloqueo automático (B.A.) luminoso en los trayectos de Irún a Alsasua, Bilbao a Orduña y Bilbao a Santurce. Recientemente se ha introducido el bloqueo automático banalizado (BAB) entre Alsasua y Salvatierra el cual está previsto prolongar en breve hasta Miranda. Asimismo se ha instalado un bloqueo automático en vía única (BAU) entre Alsasua y Echarrí. Muchas de las estaciones de la red han sido dotadas de enclavamientos eléctricos.

EL VAPOR

A excepción de las líneas de Irún-Alsasua y Bilbao-Portugalete, cuando RENFE se hace cargo de la red ferroviaria de vía ancha de Euskalherria, el vapor es el responsable de la tracción de todos los trenes. Circulaban todo tipo de locomotoras, desde pequeñas máquinas de maniobras procedentes del ferrocarril de Triano y de Bilbao a Portugalete, hasta los más modernos y veloces ingenios salidos de los talleres de Babcock & Willcox, Euskalduna y otros constructores del estado.

Imagen inseparable del vapor es la "pareja", maquinista y fogonero, que día a día se enfrentaban con el duro trabajo de alimentar los insaciables hogares de estos mastodontes de hierro y fuego, que en seis horas podían llegar a consumir hasta doce toneladas del mejor carbón.

Es evidente la dureza del trabajo en una locomotora de vapor. Junto al considerable esfuerzo que suponía en continuo paleo de carbón para alimentar el fuego, se unía la suciedad, la incomodidad de sus expuestas cabinas de conducción, la propensión al patinaje en las duras rampas... ¡Cuántas veces superar el puerto de Orduña no suponía una verdadera aventura en la que en ocasiones era necesario retroceder e intentarlo de nuevo!

Paulatinamente, el avance de las electrificaciones y la introducción de las primeras locomotoras diesel supuso la lenta retirada de las locomotoras de vapor. A finales de los años sesenta la tracción vapor había sido casi completamente eliminada, pero en la línea de Alsasua a Castejón todavía se mantenía viva la tradición hasta que el 15 de abril de 1975 se clausuraba el depósito de locomotoras de vapor de Castejón, último, junto al de Ciudad Real, en activo de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. Su sustitución por el diesel sería efímera ya que pronto la electrificación se extendería a toda la red de Euskalherria, a excepción de la línea Soria Castejón.

LA ELECTRIFICACION

Las primeras electrificaciones de la Compañía del Norte se efectuaron con tensión de 1500 V en corriente continua tanto en las líneas de cercanías de Barcelona como en el trayecto de Irún a Alsasua. Poco después, el Bilbao-Portugalete optó por el mismo sistema que a la larga permitiría hacer compatible el material móvil de ambas compañías.

La primera electrificación realizada por RENFE en 1946 fue la de la corta línea del ferrocarril de Triano, hasta entonces atendida por pequeñas locomotoras de vapor de gran consumo y escasa potencia. La introducción de los 1500 V cc en sus vías supuso la inmediata mejora del servicio, tanto en el transporte del mineral, como sobre todo en el cada vez más desarrollado servicio de cercanías.

Una década más tarde le llegaría su turno a la línea de Bilbao a Miranda de Ebro, lo que vendría a solucionar los graves inconvenientes que planteaban las rampas del puerto de Orduña a la tracción vapor, permitiendo asimismo la consolidación de los servicios de cercanías entre la villa de Don Diego y Orduña.

La última electrificación realizada con la tensión de 1500 V cc fue la de Alsasua a Miranda, inaugurada en 1965.

En 1977 se efectúa una nueva electrificación, entre Zaragoza y Alsasua, pero en este caso las catenarias se alimentan a 3000 V también en corriente continua, tensión por la que había optado RENFE desde comienzos de los años cincuenta para sus nuevas electrificacio-

nes, ya que al duplicar la tensión se conseguía un notable ahorro de energía, al reducirse las caídas de tensión a una cuarta parte. De hecho, la utilización de los 1.500 V cc en las electrificaciones realizadas en Euskadi, estaba justificada por la existencia de un amplio parque de material motor apto tan sólo para esta tensión, concentrado en el depósito de Irún el cual podía atender, con la ayuda de material procedente de Madrid y Barcelona, donde en los años sesenta se procedió a cambiar la tensión de alimentación, todos los servicios de la zona. Desde 1977 Alsasua se convierte en estación bitensión, con zonas neutras, introduciendo locomotoras y automotores compatibles con los dos sistemas de alimentación.

A medida que las locomotoras y automotores alimentados a 1500 V cc alcanzan el fin de su vida útil (muchos de ellos databan de 1929) se inicia un lento proceso de transformación de las antiguas electrificaciones, adaptándolas a 3000 V cc. En 1982 en el trayecto Miranda-Aslasua, un año más tarde entre Alsasua e Irún, para culminar en 1984 con el trayecto Miranda-Bilbao. En el momento de escribir estas líneas (enero de 1991) aún sobreviven los 1.500 V cc en la línea de Bilbao a Portugalete y Triano, siendo las últimas líneas del estado alimentadas con esta tensión, aunque está prevista su transformación para el 16 de marzo de este mismo año. (En efecto, en dicha fecha se efectuó la transformación). Los cambios de tensión han supuesto asimismo la introducción de nuevas locomotoras y unidades de tren.

CONCLUSION

Este trabajo no ha pretendido ser un análisis exhaustivo de la vida de esta empresa durante sus cincuenta años de existencia, sino tan sólo un breve repaso a algunos de los aspectos de su evolución técnica más señalados.

Como puede verse, aunque lentos, los cambios sufridos por R.E.N.F.E. han sido notables, y aún lo serán más si se cumplen los planes de la Administración Central y del Gobierno Vasco respecto a la creación de una nueva red ferroviaria entre Gasteiz, Bilbao e Irún, con la introducción de la Alta Velocidad. Asimismo, también la línea de Navarra será dotada de doble vía y adaptada para el desarrollo de velocidades del orden de los 200 Km/h.

El ferrocarril, un hecho tan cotidiano y familiar, continúa su incesante evolución, adaptándose a las nuevas exigencias de la sociedad. El reto es grande, pero tan solo la transformación de la red actual en un sistema de servicios rápidos frecuentes y eficaces convertirán al ferrocarril en una gran alternativa de transporte. La apuesta es muy fuerte y las inversiones necesarias muy elevadas, pero no hay que olvidar que el ferrocarril, pese a la rigidez de sus itinerarios cuenta con grandes ventajas sobre los restantes transportes terrestres, su gran seguridad, sus elevadas velocidades, sin congestiones ni atascos, y su respeto a la naturaleza, máxime en el caso de Euskadi, donde todas las líneas se encuentran electrificadas.