Zorionak eta urte berrion

ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL FERROCARRIL DE GUIPÚZCOA

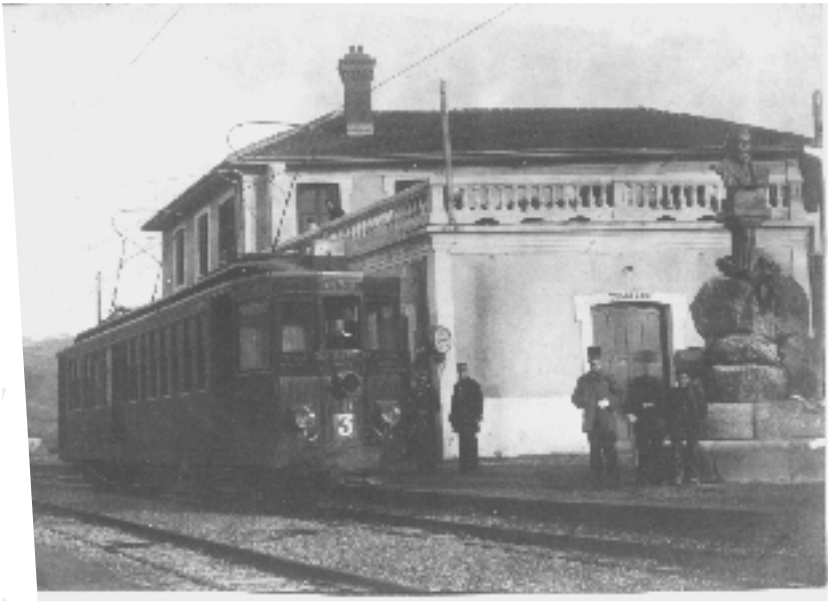
TREN CORREO

Diciembre de 2002

GIPUZKOAKO BURNIBIDEAREN LAGUN ELKARTEA Nº 33

Historia del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa

EL TOPO



1912 - 2002

TREN CORREO

Boletín nº 33

TREN CORREO es una publicación de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guipúzcoa

Presidente de la AAFG

Mariano Gajero Toledo

Dirección del boletín

TREN CORREO

Apartado 51

20110 Pasajes Ancho

GUIPÚZCOA

Correo electrónico

Kepatren@euskalnet.net

Director

Pedro Pérez Amuchastegui (Kepa)

Colaboradores

Koldo
José Manuel Trigos
Juanjo Olaizola
Luis Blas Sedano
Josu Polo Sudupe
Domingo Palacian Otaegui
Martina Recalde Múgica

El objetivo de **TREN CORREO** es fomentar la afición al mundo del ferrocarril, por lo que se permite la reproducción parcial o total de textos, fotos y planos, con las únicas condiciones de citar la procedencia del documento y que se remita un ejemplar a la dirección del boletín.

Las opiniones escritas en este número pertenecen solamente a sus autores.

TREN CORREO se publica sin ningún interés lucrativo, siendo repartido gratuitamente entre los Socios de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guipúzcoa, Asociaciones de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril, Entidades colaboradoras y Organismos oficiales.

Depósito legal SS 735/87

S u m a r i o

- 1 Portada

Foto portada; Topo en a antigua estación de Loyola,

- 2 Créditos
- 3 Asociación
- 4 El Topo 1912 - 2002
- 14 Noticias de la vía ancha
- 19 El F.C. de Zerain
- 20 El tranvía de Bilbao
- 21 FEVE
- 23 EuskoTren
- 24 Publicidad

Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guipúzcoa

Sede

Avda. de Francia nº 22 bajo estación de RENFE

a **943 321532**

Día de reunión

Los miércoles de 18 a 22 h.

Correspondencia

Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guipúzcoa

Apdo. 813

20080 Donostia-San Sebastián

Visitanos en nuestra WEB

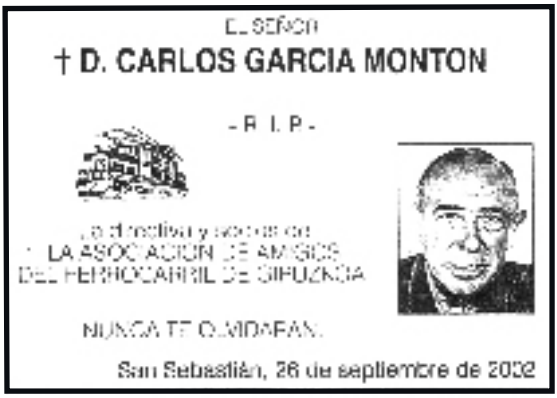
www.geocities.com/aafgipuzkoa

Correo electrónico

aafgipuzkoa@yahoo.es

A s o c i a c i ó n

Desde la edición del anterior ***Tren Correo***, hemos de lamentar la pérdida de nuestro Amigo y Socio Carlos García.
Desde estas líneas queremos expresar nuestro pesar y enviar un cariñoso abrazo a la familia.

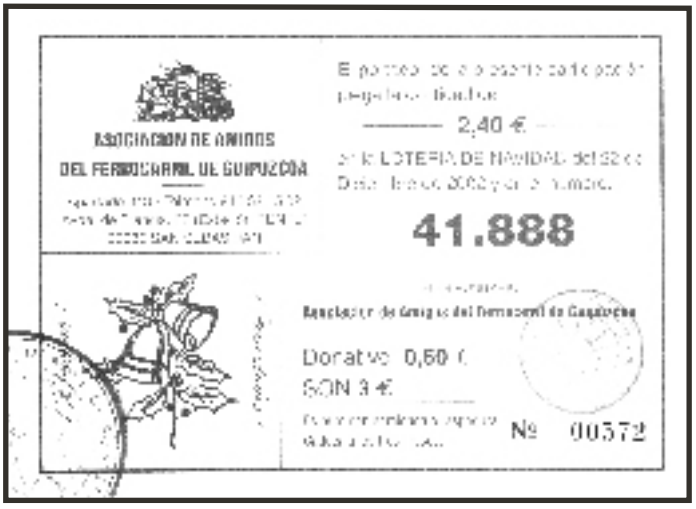


Lotería

Este año hemos vuelto a editar lotería, a ver si tenemos suerte.

Cursillos

El Socio Carlos Peña Elduayen esta impartiendo en el local un cursillo de fotografía durante los martes de noviembre y diciembre. La idea es muy interesante, sobre todo teniendo en cuenta que para los aficionados es una herramienta y no todo el mundo domina la técnica fotográfica.

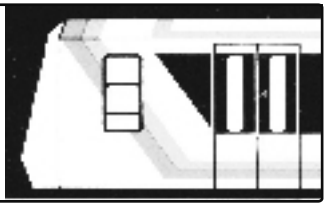


Se estudia también la idea de continuar con otros tipos de cursillos, tales como fotograbado y electricidad aplicada al maquetismo.

Boletines pendientes

Este año, también cumple 90 años el funicular de Igueldo, queríamos preparar en este número un trabajo sobre su historia, pero por falta de espacio lo dejaremos para el siguiente.
Sobre la segunda parte del Ferrocarril Minero de Arditurri, se retrasa por hacer coincidir las efemérides.

EL TOPO
1912 - 2002



Desde un principio, a nuestro tren se le conoce como el TOPO por la gran cantidad de túneles quetiene. Es uno de los ferrocarriles mejor construidos en Guipúzcoa, llama la atención las importantes obras que se tuvieron que hacer para el cruce de los ríos Urumea, Oyarzun y Bidasoa o para salvar la vaguada de Pasajes, que por aquel entonces todavía era marisma.

Sin embargo, el Topo no ha sido hasta ahora un tren destacado por su capacidad de tracción ni para el transporte de pasajeros ni para mercancías, aunque fácilmente hubiera podido encontrar importantes clientes en la Frontera y el Puerto de Pasajes.

De hecho en unas memorias del Puerto de Pasajes hace referencia a esto, que dada la poca capacidad de tracción, tiene que usar la estación de Zumárraga como un puerto seco desde donde se distribuía las mercancías a los ferrocarriles de este ancho.

Además, destaca el hecho poco frecuente de ser un ferrocarril muy "céntrico", es decir, que atraviesa el centro de los municipios por donde pasa. Hoy en día, sería imposible imaginar el corredor Irún-San Sebastián sin el Topo.

A pesar de ser un ferrocarril de tan solo 22 Km, cruzaba y combinaba con los siguientes ferrocarriles:

- En San Sebastián-ciudad combinaba con los tranvías de la capital donostiarra
- En Amara combinaba con los Ferrocarriles Vascongados y con el F.C. del Plazaola
- En Loyola combinaba con el tranvía de Hernani y cruzaba con el F.C. del Norte (hoy RENFE)
- En Herrera combinaba mercancías con el F.C. del Puerto de Pasajes
- En Galzaraborda cruzaba con el F.C. minero de Arditurri
- En Larzabal (Oyarzun) cruzaba con el F.C. minero de Artikutza
- En Irún combinaba con el F.C. del Bidasoa
- En Irún combinaba también con el tranvía Irún-Fuenterrabía
- En Hendaya combinaba con el F.C. de MIDI (hoy SNCF), con los tranvías de Hendaya y con el F.C. de vía estrecha de

Estación de Zumárraga en 1961 con los 3 ferrocarriles: RENFE, Ferrocarriles Vascongados y Urola. Foto: Paisajes españoles.

Calle Peñaflorida de S.S. inicio de la línea.
Foto: Fondos del Museo Vasco del Ferrocarril (MVF).

Hendaya a Biarriz y Bayona por la costa

Datos de interés

- Longitud total: de San Sebastián (c. Peñaflorida) a Hendaya 23.635 metros
- Tramos urbanos: en San Sebastián, 1.140 metros; en Hendaya, 401 metros
- 14 túneles, con un total de 5.672 metros excavados, el más largo el de Herrera con 2.072 metros
- 3 viaductos, en Molinao (Pasajes), con 341 metros; en Rentería, con 65 metros, y en Oyarzun, con 360 metros
- 2 puentes, el de Loyola sobre el río Urumea, con 61 metros, y el de Puente Internacional sobre el río Bidasoa, con 116 metros

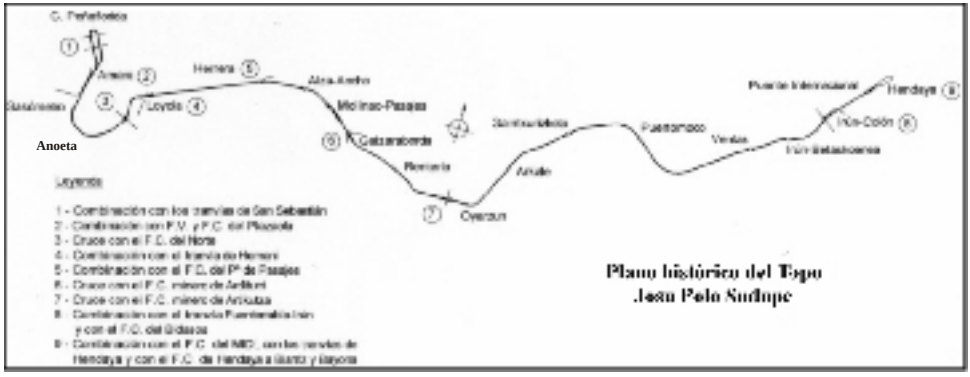
Historia

Antecedentes

La primera mención de un ferrocarril hasta la frontera francesa data de 1844 cuando la Diputación vizcaína, el ayuntamiento de Bilbao y la Real Cámara de Comercio pretenden construir un ferrocarril de Madrid a la frontera francesa a través de Burgos, Valmaseda, Bilbao, Durango, San Sebastián e Irún.

Es el 16 de agosto de 1845 cuando se otorga provisionalmente una concesión a los Srs. D. Federico Victoria de Lecea y D. José de Arrieta de Marascúa, representantes de los citados organismos. El 9 de octubre de ese mismo año, el Sr. Manuel Mª de Uhagón hace un depósito de 5 millones de reales en el Banco de San Fernando para el proyecto, pero en el resto del país no se consigue el capital necesario, por lo que se busca en Francia para crear una sociedad hispano-francesa. Poco después se firma en París la escritura de constitución.

El proyecto se dividió en 4 tramos, Madrid-Valladolid, Valladolid-Burgos, Burgos-Bilbao y Bilbao-Irún, siendo este último tramo el primer proyecto de trazado ferroviario por la cornisa cantábrica hasta la frontera francesa.



Sin embargo, no se consiguió aún la financiación necesaria y sin que los accionistas franceses participaran en la gestión, las corporaciones vizcainas acuden a los más altos poderes del Estado para conseguir apoyo político, cosa que se logró, pero la propuesta no prosperó en las Cortes. De este proyecto, lo que sí estaba claro era el lugar de paso del ferrocarril entre Madrid y Miranda o Haro, pero por el contrario aún no estaba claro el final del tramo.

Entre 1855 y 1856, los medios económicos de Vizcaya se encuentran en un momento crucial porque ya se había decidido que el ferrocarril pasara por Miranda, Vitoria y San Sebastián. Además, el Gobierno y los capitales castellanos consideraban a Santander como su puerto natural y los asesores franceses de las compañías ferroviarias se inclinaban por Pasajes como puerto importante en el norte, recordando las ambiciones de Napoleón pocos años atrás.

Las obras comienzan en 1856. La ruta elegida crea grandes preocupaciones en círculos económicos y sociales vizcaínos, por lo que para poder salvarse de la exclusión construyen una línea férrea desde Bilbao a Tudela, que cruzaría con la del F.C. del Norte en Miranda de Ebro. Sin embargo, el éxito de la obra contrasta con los resultados económicos y supuso la ruina a pequeños accionistas. Así, en 1878 se presenta el expediente de quiebra, siendo absorbida esta línea por la poderosa compañía del Norte.

En un ambiente poco favorable para nuevas aventuras ferroviarias, se solicita en 1872 la concesión de un ferrocarril de Bilbao a Durango en ancho métrico.

De este modo, el 17 de mayo de 1880 se constituye la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya y el 1 de junio de 1882 llega el primer tren a Durango. Esta empresa, al contrario que el Bilbao-Tudela, tiene un gran éxito económico y social.

Estación de Amara sobre 1912, obsérvese la entrada a la calle Prin.

Al amparo de ese éxito, pronto surgieron iniciativas para prolongar el ferrocarril hasta San Sebastián y la frontera francesa. Se estudian varios proyectos y se opta por la línea de Durango a Zumárraga por Berriz, Ermua, Eibar, Placencia de las Armas, Vergara y Anzuola hasta llegar a Zumárraga.

El 1 de mayo de 1885 se crea la Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga, la cual tendría un ramal desde Málzaga hasta Elgoibar para atender aquí a la fundición de San Pedro de Carquízano, que se suponía sería un cliente muy importante.

Con esta nueva línea la distancia ferroviaria entre Bilbao y San Sebastián pasaba de 265 a 141 Km, con un trasbordo intermedio en Zumárraga. El 26 de agosto de 1889 se inaugura esta línea.

Pese a haber mejorado ello las comunicaciones ferroviarias, la necesidad de dar salida a las mercancías a través de Deva y los problemas generados por la obligación del trasbordo en Zumárraga precipitan el estudio de la posibilidad de

construcción de un ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, asegurando un enlace directo entre las dos capitales de provincia.
Por Real Orden de 15 de julio de 1891 se otorga la construcción de un ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián a D. Manuel Martí y el 16 de octubre de ese mismo año se constituye la Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián.
Las obras comenzaron en el otoño de 1891. El ferrocarril se construye en varios tramos que se van abriendo según se terminan, quedando para el final el tramo Deva-Zarauz, el más difícil de toda la línea.
Por fin éste se inaugura el 1 de enero de 1901, casi 6 años después del tramo Zarauz-San Sebastián y 10 años después de otorgada la concesión.
Una vez unidas directamente por vía férrea las dos capitales, las tres compañías pronto empiezan a estudiar la necesidad de fusionarse en una sola, cosa que ahorraría trámites innecesarios, trasbordos y gastos en la gestión. Por fin el 1 de julio de 1906 se fusionan la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, el Ferrocarril de Durango a Zumárraga y el Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, constituyéndose la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.

Historia del Topo

Cuando el Sr. Manuel Martí obtiene la concesión del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, obtiene también la concesión de un ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa. El 4 de junio de 1901 se constituye la "Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial", que sería la empresa encargada de las obras y crea una filial, la "Sindicato de construcción del Ferrocarril de San Sebastián a Irún" a la cual se traspasa la concesión del Sr. Martí.
El hecho de discurrir paralelamente al F.C. del Norte hace que el Topo nazca ya sin grandes ambiciones, especializándose más bien en los tráficos que no interesaban al primero.
A diferencia de las 3 líneas de la costa, ésta no se integra en la red de los Ferrocarriles Vascongados (F.V.), por lo que esta compañía inicia gestiones para poder llegar a la frontera por su cuenta.
Por aquel entonces, para llevar las mercancías de F.V. a la frontera, éstas se transvasan a Norte a través de los tranvías urbanos de San Sebastián. Para evitar esto se solicita a la Cía. del Norte la colocación de un tercer carril, pero se rechaza la propuesta. Fracasado este intento, F.V. se dirige a solicitar una nueva concesión, pero al estar ya otorgada por 99 años y sin subvención, es denegada, por lo que no le queda más remedio que negociar con la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Irún.
F.V. estudia el proyecto de este ferrocarril y observa que cuando fue redactado era realizable, pero ahora necesitaba muchos cambios por haberse construido muchas casas en el recorrido previsto.
En 1909 se estudia otro proyecto con el cual, aprovechando lo ya construido se podía acabar la línea con un presupuesto no

Estación de Loyola.
Empalme con la línea de tranvía de Hernani.
En primer plano, estatua de Plácido Allende.

superior a 6 millones y al cual F.V. podía hacer frente. Se reúnen responsables del F.C. de San Sebastián a Irún y de F.V. para tratar ese proyecto, firmando un acuerdo el 23 de abril de 1910, ratificado por la Junta de Accionistas de Vascongados el 27 de junio de 1910.

Pero pronto empezaron las tensiones. En julio de 1910 F.V. se queja mediante una carta por incumplimiento del artículo 6º del acuerdo, porque el F.C. de la Frontera no facilita los planos estipulados. Además, sobre el terreno el presidente de F.V. don Casto Zabala y el director de F.V. observan que se está construyendo una variante del trazado que no figuraba en el acuerdo y para la que no se había pedido aprobación.

A pesar de estos y otros problemas, F.V. aprueba unas tarifas ventajosas para transportar las dos mil toneladas de materiales necesarios para la construcción del ferrocarril de la Frontera.

Por fin el 5 de diciembre de 1912 las autoridades hacen el primer viaje inaugural de San Sebastián hasta Irún parando en Loyola para descubrir el busto y homenajear a Plácido Allende, principal impulsor de este proyecto.

Automotor Ferrostaal en la vía de empalme con el F.C. de Bidasoa

El año siguiente, el 13 de julio de 1913, se inaugura el tramo Irún-Frontera, y mediante la Ley francesa del 9 de abril de 1914 se autoriza la penetración en Francia desde la mitad del puente internacional hasta Hendaya a través de terrenos del MIDI.

Acabadas las obras, F.V. expone al F.C. de la Frontera que no ha cumplido los plazos acordados y que incluso ha hecho perder importantes tráficos de mercancías con el MIDI, por lo que cree no estar sujeto a la obligación de entregarle las cantidades de acciones y obligaciones convenidas, esperando que el F.C. de la Frontera presentara un nuevo acuerdo. En este momento se inicia una serie de propuestas y contrapropuestas, juicios y apelaciones que no acaban hasta 1921.

El 26 de mayo de 1926 se fusionan el tranvía de San Sebastián a Hernani, el tranvía de Irún a Fuentarrabía, el ferrocarril de Pamplona a San Sebastián (el Plazaola) y el ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa, creando en

Locomotora Alsthom en Elizondo, año 1956

conjunto la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías, la SEFT.

Desgraciadamente, en 1942 comienza una política antitranviaria en San Sebastián con un primer intento de prohibir el paso del Topo por la capital Donostiarra. Esto fue el 9 de mayo de 1942, pero una orden gubernamental impidió la materialización de las pretensiones municipales. De nuevo en 1949, el Ayuntamiento corta el servicio urbano durante 10 días para hacer unas obras en la calle Prin. El 1 de mayo de 1954 el ayuntamiento de San Sebastián prohibe el paso del Topo y del tranvía de Hernani por las calles de la ciudad por lo que no circulan desde el 7 de junio de 1954, todo ello en medio de una gran polémica.

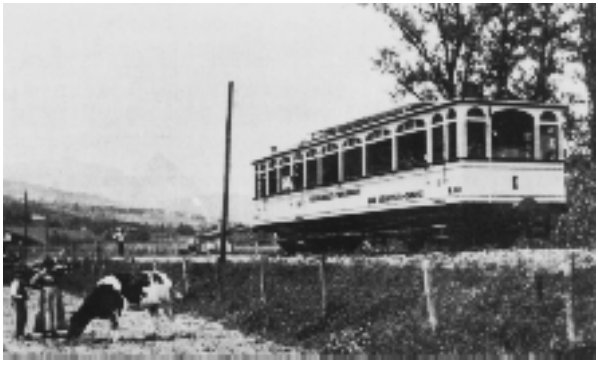
Tranvía de Hernani entrando en la ciudad. Foto. fondos MVF.

Respecto a este suceso cuentan las crónicas que en la estación de Amara se presentó un retén de policías municipales dispuestos a impedir el paso de los trenes al interior de la ciudad. Cuando llegó el primer tranvía de Hernani se le prohibe el paso pero en un descuido de la policía el tranvía entra en la ciudad. Con el Topo se repite la maniobra por lo que para impedir que volviera a suceder, la policía coloca una barricada, momento en que la SEFT llamó a un notario para que levantase acta de lo acontecido. A raíz de ello se iniciaron unos pleitos, pero dada la delicada situación económica de la SEFT ésta se decide a negociar, y a cambio de una subvención municipal renuncia a los derechos para circular por San Sebastián desde ese día. El tendido electrico en la ciudad no se quito hasta 1958.

Amara era en aquella época el final de la ciudad por lo que acabar allí el servicio suponía casi la ruina. De hecho el tranvía de Hernani perdió muchos viajeros en favor de los autobuses de otras compañías que sí llegaban al centro. La competencia de la carretera hace entonces insostenible la situación del Topo, siendo la calidad del servicio y seguridad muy críticas. A principios de los años 70 ocurren varios accidentes ocasionados por desprendimientos en los túneles, el más destacable uno enorme en el lado Loyola dentro del túnel II, que impulsó al tren hacia arriba por encima de la tierra y las piedras hasta tocar el cable, derivando todo ello en la suspensión del servicio durante 3 días.

La División de Ferrocarriles ordena el revestimiento de los túneles peligrosos o si no el cierre de la explotación, pero la SEFT no tiene medios económicos para llevar a cabo esas obras, por lo que el 30 de enero de 1973 la explotación es transferida a FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha). Esta empresa, ante la cantidad tan importante de dinero que hacía falta para sacar adelante el Topo, y visto el número de servicios paralelos que había (RENFE, varias líneas de autobuses), se plantea su cierre definitivo, pero el entonces director de FEVE, D. Jaime Badillo, toma la decisión personal de mantener abierta la línea, lo que salva al Topo de su desmantelamiento y desaparición

definitiva.
Se inician las obras de mejora y se cierra la línea en varios tramos, siendo esta la segunda vez que se suspende el servicio en toda su longitud; la primera fue durante la Guerra Civil española y duró desde el 4 de septiembre de 1936 hasta el 25 de noviembre de ese mismo año. En esta ocasión se abre el servicio el 14 de octubre de 1976. Tras recuperar la democracia en España, el 31 de mayo de 1979 el Topo se transfiere al recién creado ente preautonómico Consejo General Vasco, naciendo de su mano Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, que más tarde pasaría a llamarse EuskoTren.



Automotor San Sebastián-Zarauz. Ffoto: fondos MVF.

El 9 de octubre de 1998 al recorrido original del Topo se le añade el ramal de Lasarte-Oria por lo que a partir de entonces deja de ser el Ferrocarril de San Sebastián a Hendaya pasando a ser de Lasarte-Oria a Hendaya.
Parece ser que el futuro del Topo va a ser apasionante. Sabemos que los proyectos del Plan Estratégico EuskoTren XXI están redactados pero nos ha sido imposible acceder a ellos.

Servicios ofrecidos y proyectos

En 1907, cuando todavía no se había empezado a construir el Topo, se quería construir una línea férrea desde Pasajes a Jaca e incluirlo en la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos. Para ello tuvieron lugar varias reuniones entre los diputados de Guipúzcoa, Navarra y Huesca, quienes, además, buscaron apoyo en otras regiones. Este proyecto, que como idea principal consistía en unir mediante ferrocarril varias posiciones militares defensivas del Pirineo (Oyarzun, Pasajes, San Cristóbal en Pamplona y Jaca). Según la ley dicha nueva línea podría construirse y explotarse por secciones y compañias independientes.
Estaba previsto que los trenes iniciasen su recorrido en el Topo, continuasen por las vías de F.V. hasta Lasarte, tomasen aquí desvío por el Plazaola (este ferrocarril solicitó ayuda para tender el tramo Plazaola-Pamplona) para llegar a la capital navarra donde se estaba construyendo el Irati, hasta Sangüesa, tras lo cual faltaría el tramo final hasta Jaca.
El Puerto de Pasajes también estaba interesado en este proyecto, porque abriría su área de influencia hasta Aragón, por lo que también hace gestiones muy importantes.
En verano de 1913 F.V. construye los primeros automotores benzoeléctricos de España con objeto de atender el creciente tráfico de turistas entre Zarauz y San Sebastián. Estos trenes utilizaban el tramo urbano del Topo para acercarse al centro de la ciudad, haciendo el servicio desde la calle Peñaflorida hasta Zarauz. A pesar del buen resultado de este servicio, sólo pudo funcionar hasta 1917 debido a la dificultad de abastecimiento de combustible provocado por la Primera Guerra Mundial.
En 1914 funcionó por la costa cantábrica el primer Tren Trascantábrico. Se trataba de un tren que tenía una composición específica y unía Oviedo con Hendaya. Para este tren estaban destinados 4 coches de 1ª clase y 3

coches de 3ª clase con furgón, comprados por las compañías Económicos de Asturias, el F.C. Cantábrico y F.V. en la proporción de los kilómetros que los utilizaban. Curiosamente, el Topo no aportó nada al tren y sólo contribuía a su paso. Este servicio fracasó y el material fue comprado por el F.C. Cantábrico; es posible que la Primera Guerra Mundial tuvo relación con este fracaso, por que era un tren pensado en conectar la cornisa cantabrica con el resto Europa.

Vagón cerrado del Topo en Irún y que sobrevive en el Museo de Azpeitia.

En 1929 había un servicio desde Santander a Hendaya sin trasbordo. Consistía en un coche que se iba agregando a los diferentes trenes regulares de las distintas líneas hasta llegar a Hendaya. El coche salía sobre las 13 horas de Santander y llegaba sobre las 22 horas a Hendaya.

Cuando se construyeron los VFDM en Francia (Hendaya a Bayona por la costa), se pensó también en utilizar las vías del Topo para hacer trenes directos desde Bayona hasta Bilbao sin trasbordos, pero hubo algunos problemas con la línea y se abandonó la idea.

Cuando el Topo estuvo a punto de desaparecer, algunos trabajadores pensaron en constituir una cooperativa e incluso se pensó en transformar el ferrocarril en el Tren Vertebrado de Goicoechea.

Respecto a los servicios de mercancías del Topo, cabe decir que cubrían dos recorridos concretos, uno entre Irún y Herrera y otro entre Herrera y San Sebastián. En Irún se combinaba material con el F.C. del Bidasoa y la frontera, llegando a existir varios tráficos regulares; se fletaban trenes de carbón de 12 ó 14 vagones tolva de 5 Tm propiedad del F.C. del Bidasoa, conocidos como "Pipis"(eran los antiguos vagones mineros cuya galga fue ensanchada desde la yarda original hasta el metro). Era también Habitual el tráfico de materiales procedente de Fundiciones de Vera con destino Santander, con material del F.C. del Bidasoa. Por las vías del Topo circuló material con destino a otras compañías. En 1956 se importaron a través de Dancharinea varias locomotoras Alsthom que fueron montadas en Elizondo, tras lo cual bajaron a través del F.C. del Bidasoa y por el Topo hasta Bilbao para pasar seguidamente a FEVE. También los Ferrostaales que vinieron de Francia pasaron circunstancialmente primero por el Topo. Así mismo, pudo verse a finales de los 60 pasar por Pasajes una Plasser procedente de Hendaya. En cuanto a este tema cuentan los trabajadores del Topo que veían pasar con envidia el moderno material para las líneas de FEVE.

Durante el poco tiempo que FEVE administró la línea, se mostraba muy interesada por el mercado de las mercancías y por ello comenzó a transportar carbón a Pasajes e incluso construyó una estación intermodal el Lasarte-Empalme, a la que traían bobinas de acero, apeas, pasta de papel, carbón y contenedores, entre otros, pero cuando la línea pasó a manos de ET/FV, respetó hasta el fin de los contratos y al acabarlos abandonó el transporte de mercancías.

Los trenes inaugurales constituyeron otro tipo de servicio curioso. Además, del suyo

propio, por las vías del Topo circuló el tren inaugural del Ferrocarril de Bidasoa, que salió de la Diputación de Guipúzcoa hasta Elizondo. También fue muy solemne la inauguración del Ferrocarril del Urola, con la presencia de S.M. el rey Alfonso XIII, que fue recibido en la plaza de Guipúzcoa. El tren inaugural estaba formado por el coche real y un salón tercera y remolcada por la locomotora del Topo AEG 101. En el 25 aniversario del mismo tren se hizo un viaje inverso.

EuskoPullman en Hendaya, dispuesto para salir hacía Bilbao.

En la última época, lo mejor que le ha pasado a nuestro tren fue la circulación del EuskoPullman. Es una lástima que el servicio no tuviese suficiente éxito, porque su creación supuso no sólo al Topo sino a toda la línea donde pasaba una renovación tecnológica que modernizó el servicio, pues se colocaron agujas eléctricas en todo el recorrido y se informatizó la línea, que además se mantenía en muy buen estado para garantizar la seguridad. Por otro lado, como el EuskoPullman combinaba con el TGV en Hendaya, obligaba a agilizar el servicio y era rarísimo que el tren llegase fuera de hora. Destaca así mismo que este tren hacia el recorrido San Sebastián-Bilbao en un tiempo que no se había conseguido hasta entonces. Los contras, creemos que no debería de haber sido un tren de lujo sino un Intercity, quizás un tren ordinario que recogiese viajeros en Hendaya, Irún, Rentería, Galzaraborda, Pasajes, Herrera y San Sebastián y de allí pasara directamente a las clásicas, es decir, Zarauz, Zumaya, Deva, Eibar, Durango, Bolueta y Atxuri.

En 1986 la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guipúzcoa presentó un proyecto al ayuntamiento de San Sebastián, la Diputación y otros organismos con una proposición para transformar el Topo en un metro ligero que llegase al centro de la ciudad, proyecto que tuvo un ligero eco en la prensa local. En aquella época no se nos hizo caso, ahora, después de "apoderarse" de la idea parece que se va a hacer algo, de hecho en breve será inaugurado el tranvía de Bilbao.

Las obras del Topo

El Sr. Martí cedió los derechos de la concesión a la Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial, quien a su vez creó el Sindicato de Construcción del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa para que ejecutase la construcción.

Desde que se consiguió la concesión hasta que arrancaron las obras pasaron varios años, pero una vez empezadas estas fueron ejecutadas muy rápidamente pues se realizaron casi en el plazo previsto a pesar de la importante variación del proyecto en Molinao-Pasajes.

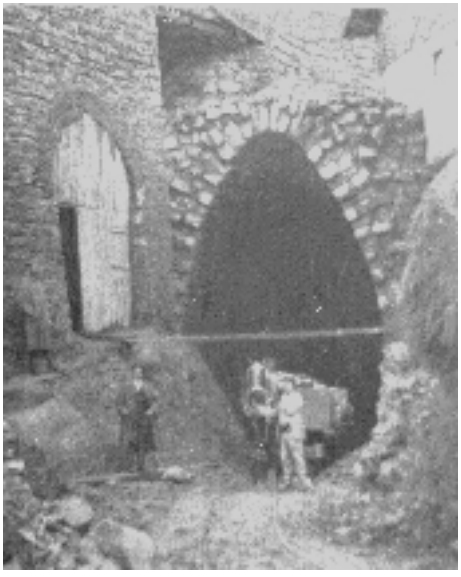
El tendido y explotación se llevó a cabo por la empresa antes citada, con capital bilbaíno, siendo asumida la presidencia del Consejo de Administración por Don Plácido Allende y la administración técnica por los ingenieros de caminos Recadero de Uhagón, Don Luciano de Abrisqueta, Don Manuel Alonso Zabala y Don Horacio de Azqueta.

El 11 de mayo de 1910 se firma con el contratista Jerónimo Ochandiano y Compañía la construcción de la obra en un plazo de 2 años y 3 meses y con un presupuesto de 5.500.000 pesetas, estableciendo la entrega de la obra el 31 de octubre de 1912. Las obras empiezan en junio de 1910.

Obras de construcción del viaducto en Pasajes

No se sabe nada del proyecto de 1901, si es que lo hubo; sólo es conocido el de 1910. Este proyecto tuvo, además, varias modificaciones, una en Herrera para entrar al puerto de Pasajes, otra en el túnel VIII (Rentería) y la más importante en Molinao-Pasajes.

Respecto al nombre de la estación de Molinao, siempre se ha dicho que el Topo iba a pasar por el barrio donostiarra de igual nombre, que se encuentra a poco más de un kilómetro del actual emplazamiento de la estación, pero en todos los documentos, incluido los del proyecto, se habla de la marisma de Molinao, lo mismo que los documentos particulares. También las secciones del tranvía de San Sebastián (los tramos Herrera-Ancho, Ancho-Molinao y Molinao-Rentería) llaman a esta zona Molinao. Parece ser que a finales del siglo XIX y principios del XX así era conocida esta marisma, entonces aún sin urbanizar.



Obras de construcción del túnel II.
Foto: fondos MVF.

En el proyecto original de 1910 el tren cruzaba la marisma de oeste a este y tenía 2 pasos a nivel, el de la carretera a Molinao y el de la carretera militar al Fuerte de San Marcos. Pero al ser presentado al ayuntamiento, éste le informa que es inminente la urbanización de esta zona y que se va a desecar la marisma, creándose 4 calles perpendiculares al tren, por lo que en 350 m podría haber 6 pasos a nivel. La empresa ferroviaria, viendo un problema para el futuro, cambia radicalmente el proyecto, decidiendo construir un viaducto de 337 m de 8 m de altura, de hormigón armado, para lo cual hubo que hincar en el fango 3.600 pilotes. Tiene 5 arcos, 4 de 15 m de luz y otro de 13 m. Además, el viaducto cruza también la ría Marealta y la carretera militar mediante un puente metálico.

También en su tramo central cuenta con 36 arcos de 3,40 m.

En la época en que se redactó el proyecto no

se estaba seguro del ancho de vía que se utilizaría (incluso se habló del ancho internacional) y para evitar problemas en el futuro, se construyeron los túneles con el gálibo internacional, pero cuando FEVE hizo la reforma estas se estrecharon bastante.

En el primer tramo, entre Amara y Loyola, se aprovechó el trazado del tranvía de Hernani, después de corregirlo y desdoblarlo para poder efectuar cruces en plena línea. También entre Puertomoco y Ventas de Irún se desdobló la vía por la misma razón

Obras del Topo, puente privisional sobre la carretera de Loyola a Eguia.

Continuará

Kepa

Diciembre de 2002

Noticias de la vía ancha

Texto y fotos: Koldo

Tracción Talgo

El pasado mes de mayo se produjo la parada definitiva de las locomotoras monocabina de Talgo, las Dosmiles ó 352. Las veteranas locomotoras han dejado de arrastrar su tren entre Madrid e Irún, siendo sustituidas por sus hermanas de la serie 353-001 Virgen de Lourdes y la 005 Virgen Bien Esperada.

Pero el cambio de tracción no ha supuesto el fin de los males de este tren, pues sólo quedan dos locomotoras de la serie 353 y también sufren averías, quizás debido al escaso margen de tiempo de que disponen en los talleres de Madrid, para su correcto mantenimiento. Cuando esto ocurre, se le ve llegar al tren remolcado por material tipo 333 y la máquina titular ejerciendo de manso, o remolcada la composición por locomotoras eléctricas serie 252 junto al correspondiente manso.Para enero se rumorea que se efectuarán cambios en las relaciones diurnas con Madrid, en cuanto a material y a horarios, veremos qué sorpresas nos depara.

Cambio de Tracción del Portugués

La mañana del dieciséis de junio, el tren internacional que cubre la relación Lisboa, Oporto-Hendaya llegó a su destino remolcado por la locomotora diesel 333-074 del depósito de Salamanca, cambio que se ha mantenido hasta la fecha.

La escasez de locomotoras eléctricas por parte de la U.N. de Grandes Líneas, ha motivado la sustitución de las locomotoras serie 252, de la tracción de este tren, debido a la salida de gráficos de algunas unidades para sufrir los trabajos de reducción de ancho en sus ejes, para ir destinados al remolque de los Talgos Séptima generación, en la nueva línea de Alta Velocidad Madrid-Lleida.

También el Rápido Salamanca-Irún vio modificado su tipo de tracción, al pasar de

La 906 de la AAFB entrando en Irún.

ser llevado por locomotoras tipo 269 a 333, a finales de septiembre, pero en este caso sólo temporalmente, pues en octubre recuperó la tracción eléctrica de sus anteriores locomotoras.

En el cambio de horarios de finales de septiembre, se ha adelantado la hora de llegada del Surexpreso, pasando a llegar a destino Dos horas antes, adelantando su horario a las Siete de la mañana, para así enlazar con el primer TGV que parte de Hendaya hacia París.

Tren de la AAFB

El día veintisiete de abril, llegó a Hendaya la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao, a bordo de la unidad 439-006. La 906 lucía un magnífico aspecto, con su nueva imagen y repleta de entusiastas aficionados.

Las dos composiciones de 593 salmantinas repostando en Irún.

En Hendaya les esperaba la también veterana Z 5.380 de la SNCF. Unidad eléctrica formada por una composición de tres coches de acero inoxidable, con dos motores con cabina y un remolque intermedio. Este tipo de material prestó sus servicios en la red de cercanías de París.

Tren de la Esperanza

El citado tren llegó a la ciudad fronteriza el primer día del mes de julio, procedente de Salamanca con peregrinos con destino a la Mariana localidad francesa de Lourdes.

El tren estaba formado por una doble composición de automotores 593, correspondiendo a los formados por los coches 007-004R-008 y 103-045R-104.

Es ya el tercer año que tenemos constancia de la visita de este tren, formado por material de este tipo y siendo actualmente uno de los pocos trenes de peregrinos que permanecen en activo.

TRD

El TRD 594-009/509 equipado con los bogies Brava de doble ancho desarrollados por CAF, ha estado realizando viajes de pruebas durante el pasado verano.Con la misión de ser homologado el producto, debía alcanzar un diez por ciento de velocidad por encima de la velocidad máxima autorizada para el tren, es decir 176 Km/h. en vías de la red convencional de Renfe. Partiendo de Irún se encaminaba a Madrid, Zaragoza, Barcelona, Valencia, Alcázar, Córdoba, por la L.A.V. a Madrid y vuelta a Irún, para una vez en las instalaciones de la fábrica realizarle los correspondientes ajustes y a los días reanudar las pruebas.

El TRD 009/509 con Bogies Brava entrando en Irún, finalizando uno de sus múltiples viajes de pruebas.

Una segunda 1.900 en Irún

Desde el mes de julio se encuentra destacada en Irún una segunda 1.900, exactamente la 319-246, con carrocería última versión, para servir de apoyo a la 1.900 "retales", que ya se encontraba permanentemente destacada en esta estación.

El grueso de las maniobras lo realizan los tractores de la serie 309, que se encuentran ya escasos de fuerza para mover los pesados cortes de material, entre Hendaya y la zona de Ventas, funcionando al máximo de posibilidades y realizando frecuentes dobles tracciones para mover el material. Se está haciendo patente la falta de repuestos, pues se está echando mano de las piezas útiles, de los dos tractores que tiempo atrás fueron quemados en Pasajes y Rentería.

Se está viendo llegar la tarde de los sábados una 1.900 de Combinado que parte la mañana del domingo.

Durante el mes de octubre se está haciendo habitual la visita de la 319-401 también de Combinado encabezando trenes de contenedores.

A finales de septiembre llegó la 310-058 para iniciar los cursillos de Autorización de los maquinistas de la base de Irún. Locomotoras de esta serie irán llegando en número aún por determinar, para sustituir en las labores de maniobras a los tractores de la serie 309, de la terminal fronteriza, que están evidenciando la fatiga del duro trabajo, la falta de repuestos y el carecer de aire acondicionado.

La 310-006 reemplazó al 046 como modelo en el cursillo de maquinistas, y también apareció la ALCO 316-017 de TECSA, para participar en los trabajos de renovación de vía, que se continúan efectuando en la provincia.

Movimiento de material por la frontera

Las imágenes de paso de material con ancho internacional, por la frontera del Bidasoa se siguen repitiendo.

De las locomotoras diesel de la casa MAK contratadas por TECSA y posteriormente encuadradas en la UTE AVE 350, una de ellas regresó sobre sus pasos, una vez acabadas sus labores en la línea de Alta Velocidad Madrid-Lleida.

La MAK G1206, con número de fábrica 100115 y construida en el año 2000, llegó a Hendaya a bordo de un camión el catorce de agosto, donde fue descargada, continuando su viaje remolcada, encuadrada dentro de una composición de portaautos.

El paso de maquinaria de vía de la casa Plasser & Theurer, es constante. Estabilizadores Dinámicos de Vía y Bateadoras en sus dos modelos, de bateo con movimiento continuo o de bateo de cambios,

La 319-401 en el Depósito en la vía Alkain.

para todas las empresas constructoras del país con divisiones ferroviarias.
La construcción de líneas de Alta Velocidad les obliga a cumplir unos parámetros técnicos y capacidad de montaje, que las máquinas antiguas existentes en el parque, no podían cumplir, siendo su modernización de obligado cumplimiento.
Pero entre todas ellas ha habido varias novedades, como las Dresinas modelo MTW 100 destinadas al GIF, en dos formatos. Como dresinas de electrificación dotadas de dos castilletes, brazo mecánico, pantógrafo, focos direccionables dirigidos desde el pupitre, anemómetro y dos cabinas de conducción con aire acondicionado.
Tienen una longitud de 17,40 metros entre topes, 56 toneladas de masa y 120 Km/h. de velocidad máxima, con dos bogies siendo uno de ellos motor, con la particularidad de disponer de cuatro niveladores hidráulicos por bogie, dos a cada lado, para regular la inclinación de la máquina con respecto de la vía, cinco venían preparadas para trabajar la catenaria y una sexta, dotada de un brazo mecánico telescópico con plataforma, para auscultar la parte inferior de los puentes, todas pintadas en azul con una banda amarilla, formando parte de la serie 810.
Y la bateadora modelo Unimat Compact 08-/3S con el número de fábrica 1211, de vía métrica, que llegó sobre un vagón plataforma de suelo bajo del parque de la DB. La máquina ha sido adquirida por Gestión Maquinaria Ferroviaria (GMF) con domicilio en Barcelona y la característica franja blanca característica de la constructora COMSA.

La MAK G1206 en Hendaya enganchada a un portaautos.

Se ha vuelto a ver una nueva locomotora rumana en Irún, exactamente la 060-DA-0047, llegó a finales de septiembre y el día 1 de octubre salió sobre camión hacia Zaragoza, esta locomotora carecía de chapa identificativa.La rumana 060-DA-0047 preparada en Kostorbe para ser cargada en camión.

Obras

Entre los días 11 y 19 de julio, se procedió a la sustitución de cinco cambios y una travesía, colindantes al puente internacional sobre el río Bidasoa, corresponden a tres cambios de ancho internacional, los numerados 4, 20 y 32, y dos de ancho Renfe los números 2 y 68, y a una travesía especial de anchos Renfe y UIC que arranca del cambio número 6.
Las sustituciones se efectuaron por las noches, comenzando los trabajos desde el puente internacional hacia Irún, también se sustituían los trozos de carril de enlace entre los cambios. La puesta en servicio de los motores y los circuitos eléctricos se realizaba de día, procediendo al desenclavado de los cambios.
Durante el fin de semana del 24 al 25 de agosto, permanecieron cortadas las dos vías

Locomotora de maniobras 310.058

generales entre la estación de Donostia y el apeadero de Gros.

Se procedió a la sustitución del puente ferroviario del p.k. 622/987, que constaba de tres arcos de hormigón con escaso gálibo, daba para pasar turismos y peatones, por otro también de hormigón con refuerzo de dos arcos de tubos metálicos laterales, construido en paralelo con el antiguo.

Hubo que demoler el puente antiguo con máquinas retroexcavadoras dotadas de percutores, labor que comenzó a las 00.00 horas del día 24, momento en que se cortó la vía Impar y una vez que pasó el Talgo Pendular París-Madrid a las 3.00 horas se cortó la vía Par. Una vez desecho el puente antiguo y limpiada la zona de escombros, se colocó el puente nuevo por el método de empuje sobre cojinetes, instalados en vigas metálicas en forma de "U", instalado el puente en su sitio, se colocaron las vías y se dio continuidad a las vías generales.

Puente Internacional antes de la renovación. Foto Trigos.

También se introdujo el Paso Inferior peatonal del p.k. 622/900 que dará servicio al Palacio de Justicia, construido en el antiguo Hospital Militar y contiguo a las vías. El Paso se construyó en dos piezas a ambos lados de la vía y se ensambló bajo ellas siguiendo el método italiano.

Locomotora rumana

Para la realización de las obras, se levantaron las vías junto con la diagonal de salida de la estación de Donostia, para montarla posteriormente, desde el apeadero hacia la estación. El proceso estuvo acompañado de algunos imprevistos, como problemas con la máquina diesel que tenía que mover las tolvas con balasto, y con la bateadora que tenía que nivelar la vía. Y para rematar la fiesta una tromba de agua, que cayó en la ciudad, la tarde del domingo que inundó el barrio de Gros y la zona de obras, retrasando aún más la entrega de las vías para la reanudación del servicio, que se efectuó en vía única por vía Impar, hacia las 20.00 horas del domingo.

El túnel de Oarzuza está sufriendo la renovación de sus vías, se ha levantado una de sus vías y se está rebajando la cota de nivel, para aumentar el gálibo, montar la vía y repetir el proceso con la otra, este túnel es el más largo del puerto con sus casi tres

Dresina de electrificación

En primer término el puente inferior antes de ser demolido.

kilómetros de longitud y que padece problemas de filtraciones de agua.

Las Dresinas de Mantenimiento de Infraestructura de Renfe cambian de colores, eliminan el color amarillo propio de la maquinaria de vía, por el blanco y azul, con la intención de la UN de M.de I. de dotarlas de personalidad propia. Soy de la opinión de lo poco acertado del cambio en cuanto la seguridad de los operarios y más cuando a la maquinaria de mantenimiento de instalaciones ferroviarias se le asocia con el color de la seguridad, que no es otro que el amarillo.

Kilometroak 2002

Como cada año, el servicio de Cercanías de Renfe, vuelve a convertirse en el principal protagonista de los medios de transporte, en cuanto al éxito de asistencia de público al Kilometroak, la fiesta anual de las Ikastolas de Gipuzkoa.

De los cientotreintamil participantes, que recorrieron el circuito diseñado por la Ikastola de Urretxu-Zumarraga sesentaicincomil, se incorporaron desde la estación de Renfe de Zumárraga.

A las doce unidades tipo 440R que forman el parque de las Cercanías de Gipuzkoa, se les unieron ocho 446 de Bizkaia y cuatro más de Madrid también 440R, formando doce composiciones dobles que funcionaron durante toda la jornada del domingo 6 de octubre.

La red de Cercanías-Aldirikoak de Gipuzkoa, alcanza una cuota de 24.500 viajeros diarios, siendo las estaciones de Donostia-San Sebastián e Irún, las que disponen de un mayor movimiento de viajeros.

Tranvía de Bilbao

De las instalaciones de CAF Irún, partió el día diez de mayo hacia su destino en Bilbao, la primera composición del Tranvía, donde inició un periodo de pruebas antes de su puesta en servicio comercial.

La composición fue presentada días antes, a las autoridades y a la prensa dentro de las instalaciones de la factoría. Posteriormente han salido varias unidades más, que siguieron camino de la capital vizcaína.

En la explanada exterior de la factoría irunesa, se ha visto una nueva unidad automotora de los SMF mallorquines y otra unidad en proceso de reforma. Unidad construida por CAF que ha llegado al millón de kilómetros recorridos y le ha llegado la hora de una profunda revisión.

También se vio una unidad del tranvía de Pittsburg en proceso de desmontaje. El contrato ganado por CAF, de construcción de nuevos tranvías para la ciudad americana, tiene un apartado que implica la

Dos Dresinas de Electrificación con los nuevos colores de la UN de M. de I. en Tolosa.

Hornos de calcinación de Aizpea, futuro inicio del ferrocarril turistico de Zerain. Foto Kepa

remodelación de los antiguos, y tal como ya hicieran con una unidad del metro de México, se han traído una unidad a Irún para desmontarla y estudiarla, y una vez elaborado el proyecto realizar las reformas del resto de la serie en origen.

Continúan con las modernizaciones del material de EuskoTren, es el turno de las unidades serie 3.500 que son sometidas a una profunda reforma, la pintura exterior, los equipos de aire acondicionado y los paneles de dígitos son las partes más visibles del trabajo al que son sometidas.

Tren de Zerain

En una conferencia celebrada la tarde del veintisiete de septiembre, fue presentado el proyecto de recuperación del Tren Minero de Zerain como Tren Turístico.

En el Salón de Actos de la Casa de Cultura de la localidad guipuzcoana el Sr. Iztueta presentó el proyecto, que consta de la recuperación de tres kilómetros de vía minera de 600 milímetros de ancho, de origen alemán, entre las minas y los hornos de calcificación.

También se incluye la recuperación de parte de un teleférico aéreo, con sus cestas, que unían los hornos de calcinación con las minas de Mutiloa, la casa del Maquinista o Makinetxe, y la casa del Ingles.

Se piensa en un tren compuesto por una locomotora con motor diesel y tres vagones para un total de sesenta viajeros.

Las minas de Ahispea inicialmente, fueron explotadas por los ingleses y posteriormente por una compañía alemana, que fueron los que construyeron el ferrocarril, que junto con el teleférico y otro ferrocarril, hacía llegar el mineral hasta la estación de F.C. del Norte y hoy apeadero de Ormaiztegi.

En el proyecto se contempla la posterior ampliación del recorrido, hasta el casco urbano de Zerain, alcanzándose los considerables doce kilómetros de vía.

A la conferencia también asistieron, los Sres. Olaizola, Director del Museo de Azpeitia, Valero, Arquitecto y Experto en Ferrocarriles, Sierra, del F.C. del Soller y Morel, de SFM Ferrocarriles Mallorquines. La conferencia continuó la mañana siguiente con más conferenciantes.

La primera composición del Tranvía de Bilbao preparada para partir hacia su destino desde CAF-Irún.

Texto y fotos: Kepa

Reapertura de la Robla

Por fin, después de más de una década, se anuncia para la primavera de 2003 la reapertura completa del ferrocarril de La Robla para el tráfico de viajeros.

Fue a finales de 1991 cuando el Ministerio de Obras Públicas se vio obligado a cerrar parcialmente la línea por falta de seguridad dado el mal estado de la vía.

Durante este tiempo han estado abiertos los dos extremos de la línea para los servicios de cercanías León-Guardo y Valmaseda-Bilbao.

Hay que destacar los acuerdos entre FEVE, la Junta de Castilla y León y los sindicatos CC.OO. y UGT, que ha permitido la reapertura del ferrocarril.

Una de las cláusulas de este acuerdo era el conseguir mercancías para el tramo central, así, el 23 de febrero de 1995, después de casi 3 años de inactividad, se vuelve a llevar carbón, aunque ahora en sentido inverso, pues se trata de carbón de importación transportado entre el puerto de Santander y Guardo con 2 trenes en cada sentido y día.

Desde Arija, se sigue llevando arena, un total de 3 trenes en cada sentido y día con un volumen anual de más de 390.000 Tm.

Otro importante servicio que regresa, es el prestigioso El Trascantábrico, tren veterano en estas vías inició su andadura hace 19 años en León.

Todavía no está claro el material que se usará; en el tramo leonés funcionan ahora las 2.600 y en el tramo bilbaíno las 3.600.

En la actualidad se está trabajando en el último tramo, entre Cordobilla-Arija, y al acabarse se dará por concluida la reparación del F.C. de la Robla.

Los trabajos consisten en la renovación de la vía con carril de 54 Kg./m y con traviesas de roble en una longitud de 42 Km de vía. También se trabaja en la plataforma de la vía, haciendo drenajes, construyendo muros guardabalasto y cunetas, lo

Trenarenero dispuesto para salir

que aumenta la vida útil de la vía.
La recuperación se completa con la remodelación de las estaciones de Arija, Soncillo, Pedrosa, Sotoscueva, Bercedo y Mercadillo.

Línea Santander-Bilbao

Esta línea está dividida en dos tramos de cercanías y otros dos regionales en el centro. Las cercanías de Santander a Orejo y ramal a Lierganes y el de Bilbao a Aranguren y ramal a Balmaseda. Los tramos regionales van de Orejo a Gibaja y de Carranza a Aranguren. Los tramos de cercanías registran un notable tráfico de viajeros y mercancías, sin embargo, los regionales el tráfico principalmente es de mercancías.
El servicio de viajeros entre las dos capitales recibe una media de poco más de 10.000 viajeros mes. FEVE aprovecha el entorno para fines turísticos, ejemplo de ello es este paquete turístico que oferta la empresa para visitar las cuevas de Pozalagua y El Carpín en el valle de Carranza y con un precio ajustado, se llega desde el tren hasta la localidad encartada y desde allí un autobús hasta el recinto.
Las mercancías transportadas ascienden a algo más de 1,2 millones de toneladas, 844.530 Tm. corresponden al tramo Santander-Aranguren y 359.000 Tm al tramo Santander-Barreda.
Cabe destacar la evolución positiva que ha tenido el transporte de mercancías por ferrocarril. Utilizar el tren para llevar cargas pesadas supone aprovechar la infraestructura ya existente y descongestionar las carreteras, a bajo coste y con un mínimo impacto, tanto acústico como medioambiental.
En esta línea se están haciendo importantes obras, con fuertes inversiones en renovación de carril de barra larga soldada de 54 Kg./m y traviesa monobloque de hormigón. Además, se mejorará la seguridad instalando enclavamientos electrónicos en las estaciones. El costo de esa renovación asciende a medio millón de euros por kilómetro. Los tramos afectados por las obras van de Carranza a Arcentales, de Marrón a Udalla y de Orejo a Hoz de Anero.

UT 3601, cercanías de Bilbao

EuskoTren

Texto y fotos: Josu Polo

Nueva playa de vías en Amara

La remodelación de la playa de vías de Amara, iniciada el 19 de noviembre de 2001, finalizó con los últimos días de noviembre de 2002. La intervención ha conllevado la sustitución de todos los aparatos de vía así como de la catenaria. La tradicional capa de balasto ha sido sustituida por una placa de hormigón integral sobre la cual van fijadas las traviesas, igual que en los ferrocarriles metropolitanos. La última labor ha consistido en la repavimentación de los andenes.

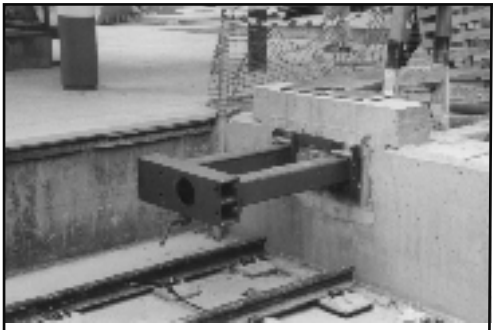
Las obras se han ejecutado en dos fases para compatibilizarlas con el servicio ferroviario e impedir así el cierre temporal de la terminal. Se comenzó por renovar las vías comprendidas entre la V a VIII y posteriormente se hizo lo propio con las restantes, esto es, de la I a la IV. La transición de una a otra fase tuvo lugar durante los días 1 y 2 de junio y exigió la suspensión del tráfico ferroviario de la línea Bilbao-San Sebastián en el tramo Usurbil-Amara (incluido el ramal de Lasarte-Oria) ya que fue necesario crear un nuevo empalme provisional entre la referida línea y las 4 vías ya remodeladas, dejando desafectadas las 4 en espera para actuar libremente sobre ellas.

El corte de circulación fue aprovechado para renovar un tramo de vía de aproximadamente 50 metros en la boca este del túnel de Aiete, también en la línea Bilbao-San Sebastián.

En la vía III, de 185 metros de longitud, se ha instalado un tope hidráulico por estar previsto que en ella maniobren los trenes de mercancías que deban cambiar el sentido de marcha en Amara, estación en fondo de saco. Además, en diversos puntos de la playa se han instalado unos aspersores que cada 30 segundos automáticamente vierten agua sobre la superficie de rodadura de los carriles para evitar los chirridos al paso de los trenes.

La nueva configuración de la playa de vías está preparada para recibir la doble vía que tendrá el tramo Añorga-Amara dentro de unos meses, previa conclusión de las obras de la Variante Sur Ferroviaria.

Por otra parte, cabe señalar que en los últimos meses se ha procedido a la compensación de la catenaria en el tramo Amara-Loyola. Para permitir esta mejora ha sido necesario replantear la disposición de los postes; aquellos que han sido reubicados son metálicos y no de hormigón como los preexistentes.



Tope hidráulico en proceso de instalación. Amara, 16/10/02.

Postales históricas del TOPO y de otros muchos ferrocarriles de venta en la ASOCIACIÓN

Mas de 250 imágenes inéditas COLECCIONALAS antes de que se agoten