



**OLAIZOLA ELORDUI, Juanjo**  
**Historia Gráfica del Ferrocarril en Euskadi =**  
**Euskadiko Trenbideen Historia Grafikoa**

Madrid : Proyectos Editoriales, S.L., 2014  
 256 p. : il. ; 25 cm  
 ISBN: 978-84-9407369-4-9

Si bien Juanjo Olaizola no lo confiesa explícitamente, creo no equivocarme si ligo esta nueva publicación con la celebración, en el otoño del año 2012, del sexquicentenario del ferrocarril en Euskadi y, por ello, la colaboración, en su edición, del Eusko Jauriaritza/Gobierno Vasco, Euskotren, ETS/Euskal Trenbide Sarea, Metro Bilbao y Burdinuidearen Euskal Museoaren Fundazioa/Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril. El libro fue presentado a la opinión pública en fechas cercanas al 15 de agosto, el 150 aniversario de la culminación de la primera red ferroviaria vasca, en 1864, y de la llegada a Donostia/San Sebastián del ferrocarril Madrid/Irún/París.

Aunque, según el título, el objetivo central de la obra es la presentación gráfica de la historia del ferrocarril en Euskadi, hay mucho más y basta ver el diagrama de la página 172 para intuir la trama que nos ofrece el autor en siete apartados.

El primer eslabón arranca con la gran arteria internacional de Madrid a París, a la que se une el corredor transversal de Bilbao a Tudela que, con la conexión con Zaragoza y Barcelona, aseguraba el enlace entre el Cantábrico y el Mediterráneo, formando ambas una especie de cruz inacabada. Como bien indica Olaizola, el ferrocarril llega a Euskadi con retraso “respecto a otras regiones europeas e, incluso, de la península ibérica”, retraso que no se debió a la falta de iniciativas: la primera mención data de 1827 sobre una idea que había nacido en 1824, el “carril a la Palmer”, antecedente de los modernos monorraíles, pensado para el transporte minero desde el monte Triano a la ría de Bilbao (ilustración en la página 6; en la 66, el primer ejemplo real de monorraíl en Igorre). La segunda iniciativa inacabada está más pegada a la realidad. Si en 1830 se inaugura el primer ferrocarril moderno del mundo, explotado por locomotoras de vapor, entre Liverpool y Manchester, en 1832 Pedro Novia de Salcedo, dentro del *Plan de Iguala*, propone “el camino de hierro de Bilbao a Balmaseda”.

La tercera propuesta es la “concesión vascongada”, que quería unir Madrid a Irún por Bilbao; obtuvo la sanción legal con la concesión, el 14 de octubre de 1845, al abrigo de la primera ley española de ferrocarriles, pero diversos avatares (entre ellos la crisis bursátil de 1848) retrasaron este ambicioso proyecto hasta el 13 de mayo de 1855, fecha en la que caducaba definitivamente la concesión.

Entretanto se estaba fraguando una nueva ley, la Ley General de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855, con la que el Estado otorgaba y subvencionaba generosamente las líneas férreas a las empresas privadas interesadas. Y aquí aparece la línea de Madrid a Irún, pasando por Vitoria, Alsasua, Zumárraga y San Sebastián, dejando al margen a Bilbao. Aquí arranca la presencia del ferrocarril “del Norte” en la Comunidad Autónoma Vasca (las ilustraciones van apareciendo desde la página 11 hasta la 44).

Bilbao y Bizkaia no se resisten a quedarse fuera del mapa ferroviario y, con el apoyo de unos grupos de presión riojanos, se logró la concesión del ferrocarril de Tudela a Bilbao, que, en Castejón del Ebro, enlazaría con el ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y en Miranda de Ebro, con la Compañía del Norte (ilustraciones desde la página 28 hasta la 42), compañía que terminaría absorbiéndola.

El segundo eslabón se centra en los ferrocarriles mineros, escenario complejo por diversos motivos, entre los que destacaríamos diferentes normativas legales (el ferrocarril de Triano nace con la Ley General de 1855; la explosión se produce con el Decreto-Ley de 14 de noviembre de 1868 con los ferrocarriles mineros vizcaínos Orconera, Franco Belga, Galdames, Luchana y los intentos empresariales en el entorno del Bidasoa, que terminarían confluyendo en la Bidasosa Railway & Mines. Co. Ltd., con varios ferrocarriles para transportar el mineral a la estación de Irún y el ferrocarril de Enderlaza, que pasaría a formar parte del ferrocarril de servicio público de Irún a Elizondo); las intereses mineros muy localizados, que darán origen a un buen número de líneas y denominaciones diferentes como los ferrocarriles y espectaculares cargaderos sobre el mar en los confines de Bizkaia con Cantabria, a los que se sumarán los de Castro y Traslaviña. En Guipuzkoa, aparecerán con esa vocación, el ferrocarril de Artikutza en las peñas de Aia, el de Leizarán, que se prolongará hacia Navarra bajo el nombre de Plazaola; sin contar con otras líneas que también descubren su vocación minera... (ilustraciones de la página 45 a la 73...).

El tercer escalón lo ocupa la culminación de la vía ancha en el territorio y la explosión de la vía estrecha. La legislación de 1868 también anima otras iniciativas como son el ferrocarril hasta Durango –inicialmente pensado como una prolongación desde Basauri a Durango en vía ancha– y el ferrocarril de Bilbao a Portugalete, inaugurado el 24 de septiembre de 1888, que terminaría llegando a Santurtzi, y la prolongación del ferrocarril de Triano hasta Somorrostro, no sólo con vocación minera, sino que suma el servicio de viajeros, en combinación con el anterior.

Fuera de este escenario y en paralelo a la discusión “vía ancha y vía estrecha”, asistimos al rotundo triunfo de la vía estrecha. Los resultados negativos del Ferrocarril de Tudela a Bilbao y las suspicacias con Norte llevaron a los nuevos gestores a apostar por un ferrocarril métrico desde Bilbao a Durango, que resultó ser un estupendo negocio, en claro contraste con la mayoría de los ferrocarriles españoles.

Ese éxito animó la inversión ferroviaria en diferentes frentes: por una parte, prolongar la línea de Durango en dirección a Gipuzkoa, con el ferrocarril de Durango a Elgoibar y Zumárraga y completarlo con la línea de Elgoibar a San Sebastián. En paralelo, Bilbao conoció una verdadera eclosión de proyectos que mejoraron las comunicaciones con su entorno: en 1887 entra en funcionamiento la línea de Bilbao a Las Arenas, en 1888 la de Amorebieta a Guernika, en 1890, Las Arenas a Plentzia, en 1894 el de Lutxana a Mungía y en 1895 el de Bilbao a Lezama.

Estos mismos años conocen la construcción de ferrocarriles de vía estrecha de largo recorrido: el ferrocarril hullero de La Robla, con sus 335 kilómetros y el ferrocarril de Bilbao a Santander, fruto de la suma de tres empresas ferroviarias, una de vía ancha, que explotaba el ferrocarril de Santander a Solares, y dos de vía estrecha, la del Ferrocarril del Cadagua (Zorroza a Balmaseda) y la de Zalla a Solares, que, el 7 de julio de 1894, constituyeron la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, que permitió, en 1896, la conexión de ambas capitales por el interior del territorio. Olaizola nos recuerda que hubo tentativas para llevarlo por la costa en vía ancha: sólo hubieran faltado los poco más de 15 kilómetros que separan Castro de Colindres.

Como resume el propio autor, en apenas 20 años, la red de ferrocarriles de vía métrica había formado una densa malla que permitía el enlace de Bilbao con Santander y, también, con la capital guipuzcoana, así como la dirección hacia León y el enlace con las principales comarcas del Señorío con Bilbao. Luego asistimos a la construcción de algunos ramales como el de Durango a las minas de Arrázola y Elorrio y el importante enlace de La Industrial a Matiko y Azbarrén, que permitía la unión de las líneas de Santander, San Sebastián y Plentzia.

En Gipuzkoa surgen diversos ferrocarriles, también de vía estrecha: San Sebastián a Hernani, el popular “Topo” entre la capital guipuzcoana y la frontera francesa (Hendaya), –que presentan la curiosa peculiaridad de unir tendidos tranviarios con estrictos tendidos ferroviarios–; el ferrocarril del Plazaola, que comunicaba San Sebastián con Pamplona y el ferrocarril del Bidasoa, de Irún a Elizondo.

Olaizola no olvida la tortuosa historia del Vasco-Navarro. 45 años median entre la concesión original y la definitiva unión entre Vitoria y Estella (o si se quiere, los 38 años entre la inauguración del primer tramo, Vitoria/Salinas de Léniz –coetáneo a la llegada del ferrocarril a Zumárraga– y Estella). Por último, la Diputación Provincial de Guipúzcoa completó el mapa ferroviario, con el ferrocarril de Urola, que enlazaba Zumárraga con Zumaia, inaugurado en 1926, el último gran ferrocarril construido en Euskadi.

Por lo tanto, con la finalización del ramo de Vitoria a Estella, los ferrocarriles del País Vasco sumaban 825 kilómetros de líneas de servicio público, repartidos entre los 310 de vía ancha y los 515 kilómetros de vía métrica, explotados por un total de 12 empresas concesionarias, todas ellas privadas las excepciones de Triano, Urola (Diputaciones) y el Vasco-Navarro, a cargo de la Explotación de Ferrocarriles del Estado, (ilustraciones desde la página 77 hasta la 126).

Como cuarto eslabón, el autor nos presenta los tranvías, que surcaron por estos lares, graduados en un triple estadio: los urbanos, los interurbanos y los locales. La historia arranca con los pioneros vizcaínos de Bilbao a Algorta y de Bilbao a Santurtzi, pasando por el urbano de Bilbao (con sus distintos ramales), el interurbano de Bilbao a Durango y Arratia (el más largo de España) y el local de Pedernales a Bermeo, hasta el olvidado de Sodupe a Artziniega. En Gipuzkoa, el urbano de San Sebastián conoce una primera formulación en 1858, aunque será en 1883 cuando se haga realidad. Se le sumarán el tranvía interurbano de Tolosa y el local de Irún a Fuenterrabía. Además de resaltar la importancia de la electrificación pionera en los más importantes, sustituyendo a la “tracción de sangre”, el autor llama la atención sobre la importancia de estos tranvías en el transporte de mercancías y su temprana sustitución, en el caso de las dos capitales vascas, por los trolebuses. (Ilustraciones en las páginas 127 a 167).

El quinto eslabón se centra en la modernización e innovación tecnológica, en diferentes frentes, como los nudos ferroviarios, es decir, aquellas estaciones especialmente diseñadas para el traslado de mercancías: con la excepción de la histórica estación de Norte, en Gasteiz, común para los trenes de vía ancha y vía estrecha, al añadirle un andén para dar servicio al ferrocarril Vasco-Navarro, la nota dominante es la dispersión y lejanía entre estaciones, aunque el autor llama la atención sobre las estaciones de Zumárraga –reunía tres compañías ferroviarias (Norte, Durango/Zumárraga y Urola); el complejo bilbaíno Abando-La Concordia-Naja, con un acusado desnivel entre la primera y la tercera; el ramal de enlace en Basauri, entre la Compañía del Norte y el Central de Bilbao a Durango, Irún (vía ancha, estrecha y europea)...

Sigue con las mejoras en infraestructuras, que comparten los ferrocarriles de vía ancha (doble vía en tramos de Norte (Irún-Alsasua), Bilbao a Orduña, o el ferrocarril de Portugalete con doble vía hasta esta última villa ya en 1928) y la vía estrecha (en el ferrocarril de Santander a Bilbao, el tramo comprendido entre Zorroza y La Concordia o, en el ferrocarril de Bilbao a Plencia, la doble vía hasta Algorta), a las que se suman algunas mejoras en los tendidos, etc...

También nos presenta la introducción pionera en España de algunas de las locomotoras más modernas del momento, como serían los casos de las máquinas articuladas, sistema Mallet, en 1889 en el ferrocarril de Durango a Zumárraga, las locomotoras tipo Consolidation, en el ferrocarril de La Robla, el modelo Mikado, en la línea Santander a Bilbao en 1913, o los automotores, Vascongados, en 1913.

Pero el gran salto es la electrificación, empezando por los tranvías, a la que suman progresivamente los ferrocarriles: la primera concesión ferroviaria electrificada en Euskadi y en todo el Estado es el ferrocarril al Monte Ulía (1902) y le siguen los tramos Amara-Loiola, en el San Sebastián-Hernani, el ferrocarril del Urola (1926), para cerrar esta serie el Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, pasando de 33 a 455 kilómetros, el 40% estatal y el 55% de la red ferroviaria vasca (ilustraciones en las páginas 169 a 200).

El sexto eslabón lo dedica Olaizola a la decadencia del sector. La política franquista nacionalizó las concesiones de vía ancha (Norte, Portugalete y Triano), pero no la vía estre-

cha, aunque el Estado venía explotando las líneas del Vasco-Navarro, Amorebieta a Pederuales y lo llevó hasta Bermeo y Castro a Traslaviña; FEVE, desde 1965, seguiría reforzando la “nacionalización” de la vía estrecha y, en 2013, se integran ambas en Adif.

En los años inmediatos de la postguerra el ferrocarril jugó un papel importante (aislamiento internacional) y conoció algunas inversiones de relevancia en la vía ancha (doble vía entre Miranda y Alsasua, electrificación de Triano, Bilbao a Miranda de Ebro, Miranda-Alsasua, pero con distintos voltajes, que convirtieron a las líneas “vascas” en “cementerio de elefantes” del material motor más anticuado, situación que duró hasta los años 1982-1991, en los que se produjo la unificación de la tensión y se pudo modernizar el material.

También, en la vía métrica, se conocieron algunas ampliaciones de la doble vía (Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao, –que aglutinó en su seno las líneas de Bilbao a Plencia, Lezama y Munguía y Matico-Azbarren–, amplió la doble vía entre Algorta y Larrabasterra); la doble vía entre Bilbao y Lemona y continuaron algunas electrificaciones: Bilbao a Lezama, Lutxana a Munguía, Matico a Azbarren, Durango a Elorrio.

En todo caso, estas mejoras y otras, como el estreno del moderno Talgo entre Madrid e Irún en 1950, fueron insuficientes para competir con la carretera, la gran beneficiaria de los nuevos gestores, lo que conllevó la supresión de tranvías y el cierre de líneas (abriendo el camino las del Plazaola y Bidasoa y terminando con el ferrocarril del Urola), perdiéndose cerca de 450 kilómetros de vía métrica, tranvías y ferrocarriles mineros e industriales, frente a los más de 550 kilómetros de autopistas (ilustraciones en las páginas 202 a 228).

El último apartado, el del renacimiento y los retos de futuro, sobre la base de la transferencia de las líneas que transitan en el solar de la Comunidad Autónoma Vasca, salvo aquellas que exceden dicho territorio, aglutinadas todas ellas en la Sociedad Pública Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos S.A., arranca con una herencia desoladora, salvo la modernización del histórico “Topo”, –no era mejor la situación de Renfe o de Feve– a la que se le sumaron los desastres ocasionados por las inundaciones del 26 de agosto de 1983.

Ante este panorama, se empezó por garantizar la supervivencia de las líneas, renovando vías, tendidos, material móvil; se continuó con la ampliación de algunos tramos, pero la acción más importante es la construcción del Metro de Bilbao, en el que se integra la antigua vía de Bilbao a Plentzia hasta Basauri y la reciente llegada, por la margen izquierda, hasta Kabiezes (Santurtzi). También reaparecen los modernos tranvías (Bilbao, Vitoria)...

El gran reto de futuro es la famosa “Y vasca”, que ha conocido un serio frenazo por recortes presupuestarios estatales (ilustraciones en las páginas 230 a 253). Recordar que este reto, como unión directa de las tres capitales vascas, también cumple este año su 150 aniversario.

Antes de terminar, unas breves palabras sobre el autor. Cualquier persona relacionada con el mundo ferroviario vasco conoce la pasión de Juanjo Olaizola por el tema. En la contracubierta de la publicación se recogen testimonios rotundos al respecto. Pero además podemos ver al autor enfundado en su mono azul y ejercer uno de esos oficios que la tecnología ha relegado a tiempos pasados: “maquinista” –ironías del destino– en una excursión corta, de un ferrocarril de vapor sobre una vía de tendido eléctrico.

Como colofón final, Juanjo Olaizola va guiando, de manera magistral, al lector, a través de las 248 fotografías, ilustraciones, grabados, dibujos y esquemas –la mayor parte de gran formato e inéditas, procedentes de distintos archivos y colecciones particulares–, por todos los vericuetos de la historia ferroviaria en el País Vasco, que, dejando en el tintero algún funicular, se enfrenta con la historia de 33 ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha y 10 tranvías –en sus juegos de combinación tren/tram 12–, a lo largo de estos ciento cincuenta años, en donde no falta ningún gran evento de consideración. El lector la seguirá en esta estupenda publicación.

*Angel M<sup>a</sup> Ormaechea*