



El «Topo» cumple su primer centenario

Hace ahora un siglo, el 5 de diciembre de 1912, iniciaba su andadura el ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa, popularmente conocido entre sus usuarios como el «Topo», debido al notable número de túneles que presenta su trazado. Ese día, la comitiva inaugural recorrió el trayecto comprendido entre la capital guipuzcoana y la villa de Irún, ya que para superar el Bidasoa y alcanzar territorio francés en la estación de Hendaya, todavía fue preciso esperar unos meses más, en concreto, hasta el 13 de julio de 1913.

Es preciso recordar que la alegría inicial suscitada por la culminación de la línea, pronto se vio empañada por el luto, ya que ese mismo 13 de julio de 1913, a las 16:30, dos trenes colisionaron frontalmente en las proximidades de la estación de Irún, con el trágico balance de siete muertos y veinte heridos graves. La desinteresada ayuda que prestaron los iruneses a las víctimas del accidente, impulsó al Rey Alfonso XIII a conceder a la localidad fronteriza, una semana más tarde, el título de «Muy Humanitaria».

■ Una historia difícil

La historia de este pequeño tren, el único de vía estrecha que ha traspasado las fronteras de nuestro país, ha sido especialmente compleja, al verse



condicionada por factores como el elevado endeudamiento que exigió su construcción, el fracaso de sus objetivos iniciales, los cierres de la frontera



provocados por guerras civiles y mundiales y, sobre todo, por la dura competencia que debió afrontar desde sus inicios en un corredor en el que, años antes de su inauguración, ya prestaban servicio los trenes de la Compañía del Norte y, también, el activo tranvía de San Sebastián a Rentería.

El objetivo inicial del «Topo», y su lógica justificación en un corredor como el de San Sebastián a Irún, que ya contaba con un ferrocarril de ancho normal y doble vía, así como con un tranvía eléctrico en el tramo más densamente poblado y una carretera nacional de primer orden como la Nacional-I, era el de facilitar el enlace de la importante red ferroviaria de vía métrica que se había tejido a lo largo de la cornisa cantábrica los últimos años del siglo XIX y primeros del XX, con la red ferroviaria francesa.

Para ello, la poderosa Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, titular de la importante línea de Bilbao a San Sebastián, se había comprometido a financiar buena parte de la inversión necesaria para construir el ferrocarril a la frontera. Sin embargo, sus promotores no construyeron las instalaciones necesarias para atender el tráfico de mercancías previsto, lo que supuso la ruptura de las relaciones entre ambas empresas el incumplimiento de los compromisos financieros de los Ferrocarriles Vascongados y el inicio de los problemas económicos que, a lo largo de su etapa de gestión privada, marcaron el devenir del «Topo».

En efecto, los promotores del «Topo», optaron por construir una línea diseñada específicamente para la prestación de un intenso servicio de cercanías, de forma análoga a la de los grandes ferrocarriles interurbanos norteamericanos. Así, el trayec-

to fue dotado desde sus inicios de tracción eléctrica, a la tensión de 600 voltios en corriente continua, lo que lo convirtió en la séptima electrificación ferroviaria de nuestro país. Esta apuesta por el transporte de viajeros contrastaba abiertamente con el desinterés mostrado hacia el tráfico de mercancías, ya que sus estaciones carecían de muelles para el servicio de mercancías y, en Hendaya, tan solo disponía de una vía para verificar el trasbordo de la carga de los vagones de vía estrecha a los de los ferrocarriles franceses, equipamiento completamente insuficiente para atender el tráfico internacional que podían generar los ferrocarriles de ancho métrico de la cornisa cantábrica.

Cuando apenas había transcurrido un año desde la conclusión de las obras, estalló la Primera Guerra Mundial, lo que dificultó el tráfico fronterizo entre la beligerante Francia y la neutral España, ya que las autoridades galas multiplicaron los controles aduaneros para evitar el paso de desertores o espías, la fuga de capitales o el contrabando de materias estratégicas. De hecho, en numerosas ocasiones se llegó al cierre completo de la frontera.

El estallido de la Guerra Civil en 1936, supuso un nuevo cierre de la frontera francesa, cierre que, en esta ocasión se prolongó durante doce largos años, como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial y el posterior bloqueo decretado por las democracias victoriosas contra el gobierno de Franco, debido a su vinculación con las potencias derrotadas en el conflicto. La situación no se normalizó hasta el 1 de marzo de 1948 cuando los trenes del «Topo» volvieron a rendir viaje en su modesta terminal de Hendaya.

Uno de los aspectos más singulares del «Topo» es el hecho de que el ferrocarril fronterizo fue un verdadero precursor de los modernos «tren/tram» que, en la actualidad, proliferan en Europa y del que Alicante representa el ejemplo más próximo. En efecto, en sus inicios, sus trenes circulaban a modo de tranvías, desde la donostiarra estación de Amara, hasta el centro de San Sebastián, recorriendo algunas de las principales arterias de la capital guipuzcoana.

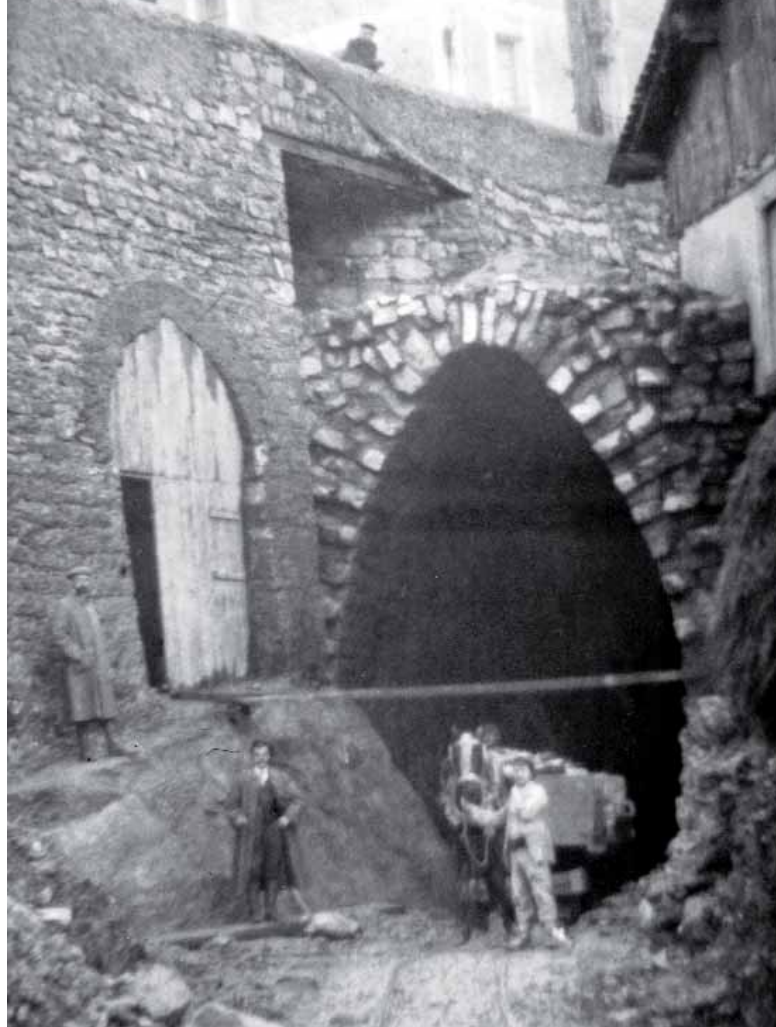
Este trayecto urbano, compartido con el ferrocarril de San Sebastián a Hernani, facilitaba el acceso de los viajeros hasta el corazón de la ciudad y su supresión en 1954, tras una arbitraria decisión del Ayuntamiento, supuso un nuevo golpe a la delicada economía de la empresa concesionaria, ya que la pérdida de centralidad de sus servicios le restó numerosos clientes.

Ante este cúmulo de circunstancias, la vida del «Topo» en los sesenta años en los que fue gestionado por la iniciativa privada no fue precisamente fácil. Además, su trazado, marcado por la sucesión de prolongados túneles, de donde precisamente viene su sobrenombre de «Topo», lo convirtió en la línea de vía estrecha más cara de España, con un coste por kilómetro superior a las 500.000 pesetas, más del doble de la cifra habitual en la construcción de esta clase de infraestructuras en aquella época.

Además, la fuerte competencia del tren de vía ancha y del tranvía y, posteriormente, de los trolebuses de San Sebastián a Rentería, impidieron aplicar tarifas más remuneradoras. De este modo, pese a que la explotación del servicio aportó, la mayoría de las ocasiones, cifras positivas, el beneficio obtenido no resultaba suficiente para poder afrontar el pago de los abultados intereses y la amortización de la deuda contraída por sus promotores. En cuanto a los accionistas, su inversión solo se vio remunerada en una docena de ejercicios. Es decir, desde el punto de vista financiero, la construcción y explotación del ferrocarril de San Sebastián a la frontera fue, sencillamente, ruinoso.

A pesar de estas difíciles circunstancias, la iniciativa privada explotó el «Topo» durante más de sesenta años, primero de la mano de la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa y, a partir de 1923, por la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías, cuyas iniciales, SEFT, fueron muchas veces traducidas entre sus usuarios por «Se Espera Fuerte Trompazo», dada la degradación que presentaban las instalaciones y el material móvil ante la imposible renovación, consecuencia de la maltrata situación financiera de la empresa.

Finalmente, el 29 de enero de 1973, sus promotores arrojaron la toalla optando por abandonar la



ruinosa explotación y, aunque se llegó a plantear la creación de una cooperativa obrera de inspiración falangista, similar a la que en 1964 había asumido los transportes urbanos de Valencia, finalmente el servicio fue rescatado por la empresa estatal Feve.

■ Feve

La situación que presentaba el «Topo» en el momento en que Feve asumió el servicio, no invitaba al optimismo. Tras sesenta años de intenso servicio, vías, catenarias y material móvil hacía tiempo que habían agotado su vida útil y, además, la línea se encontraba dividida en tres secciones inconexas, tras el hundimiento de dos túneles, los números 2 y II, en 1972.

En estas circunstancias, era difícil pensar que el futuro del «Topo» pudiera ser diferente al de otros muchos ferrocarriles de vía estrecha españoles que, uno tras otro, fueron clausurados en aquellos años. Sin embargo, el «Topo» se salvó «in extremis» gracias a la apuesta personal del entonces presidente de Feve, Jaime Badillo, quien supo vislumbrar las capacidades del pequeño tren internacional como un eficaz servicio de cercanías, gracias a la mayor centralidad de sus estaciones respecto a los de los trenes de vía ancha de Renfe y a la posibilidad de ofrecer un servicio más rápido y fiable que el que podían ofre-



cer los autobuses en la cada vez más saturada carretera nacional-I.

Gracias a Jaime Badillo, el «Topo» experimentó la primera modernización integral en sus, entonces, seis décadas de historia. En pocos años, se reconstruyeron los túneles, se renovó la totalidad de la vía y se montó una nueva catenaria, alimentada ahora a la tensión de 1.500 voltios en corriente continua, valor unificado en las líneas de Feve. El proceso de renovación concluyó el 5 de mayo de 1978, con la puesta en servicio de las nuevas unidades de tren de la serie 3500, estrenadas en aquella ocasión y de las que muchas todavía prestan servicio en las líneas de EuskoTren y la propia Feve.

■ El futuro

No cabe duda que la modernización realizada por Feve entre 1973 y 1978 fue fundamental para garantizar el futuro de este pequeño tren transfronterizo. En años sucesivos, esta actuación que puede calificarse sin duda como salvadora, se ha visto complementada con la constante modernización y mejora de las instalaciones y material móvil, la apertura de nuevas estaciones y apeaderos como Anoeta, Galtzaraborda, Fandería, Belaskoenea e Intxaurreondo, la prolongación de los servicios por la antigua línea de los Ferrocarriles Vascongados hasta Lasarte o la duplicación de diversos tramos de vía, obras impulsadas por el Gobierno Vasco y sus empresas públicas EuskoTren y Euskal Trenbide Sarea, tras la transferencia del «Topo» a las nuevas instituciones autonómicas que tuvo lugar el 1 de junio de 1979. Sin embargo, todavía existe una asignatura pendiente: recuperar la centralidad que este servicio tuvo en San Sebastián desde sus orígenes en 1912, hasta la arbitraria prohibición del paso por sus calles que impuso el consistorio

donostiarra en 1954. Aunque desde 1987 se han barajado diversas alternativas, tanto subterráneas como en superficie, hasta el momento ninguna de ellas se ha llegado a materializar.

Desde el año 2009, todas las inversiones de modernización del «Topo» se han englobado en un nuevo proyecto, el denominado «Metro de Donostialdea». Con ellas, además de proseguir con el programa de mejoras de la línea, así como de su prolongación por el trazado de los antiguos Ferrocarriles Vascongados hasta Lasarte, también se contempla la construcción de una nueva penetración urbana mediante la perforación de un túnel que permita la conexión directa de las estaciones de Amara y Lugaritz que, a su vez, atienda el centro urbano, el barrio del Antiguo y el campus universitario.

Asimismo, el Gobierno Vasco plantea la construcción de un nuevo trazado entre Herrera y Pasajes, cuya primera fase, hasta el barrio de Alza, ha sido recientemente adjudicada, y la posible prolongación de la línea hacia Fuenterrabía y su aeropuerto.

No cabe duda que, tras la desaparición de las fronteras interiores en la Unión Europea, el centenario ferrocarril de Donostia a Hendaya está llamado a convertirse en el eje vertebrador de la movilidad, tanto en el entorno de la capital guipuzcoana como en la denominada «eurociudad» Bayona-San Sebastián. ■

JUANJO OLAIZOLA ELORDI

Nota: Para conmemorar el centenario del «Topo», la editorial Abomey ha publicado el libro *El «Topo», 1912-2012*, primer centenario de un pequeño ferrocarril internacional. Los interesados pueden adquirirlo a través de la siguiente dirección electrónica: pedidos@maquetren.net