

III  
2931

# TECSA, 50 AÑOS AL SERVICIO DEL FERROCARRIL

Juanjo Olaizola

**Biblioteca Ferroviaria**  
  
**MM05259**

Textos y selección de imágenes: Juanjo Olaizola Elordi  
Coordinación: Antonio Maestre García  
Portada: Rubén Portilla  
Digitalización de imágenes: Luis Blas Sedano  
Diseño y confección: Contracorriente  
Arte final y diseño de portada: Contracorriente  
Imprime: Jomagar  
Editado por: Abomey Maquetrén, S. L.  
Apartado de correos 35.102  
28080 Madrid  
Tfno. 910829283  
Distribuido por: Maquetrén

I.S.B.N.: 978-84-948391-8-4

Depósito legal: M-15711-2021

# ÍNDICE

PRÓLOGO. AGRADECIMIENTOS . . . . .	9
1971-1974, UN FUTURO POCO ALENTADOR . . . . .	11
Renfe en 1971 . . . . .	19
La vía estrecha . . . . .	20
Los ferrocarriles urbanos . . . . .	22
El nacimiento de TECSA . . . . .	23
1974-1978, EL FIN DEL DESARROLLISMO . . . . .	27
El desarrollismo echa el freno. . . . .	28
Las nuevas infraestructuras . . . . .	29
Los tímidos inicios de las cercanías. . . . .	31
Variantes . . . . .	33
La mejora de las superestructuras. . . . .	35
Los ferrocarriles de vía estrecha en los años setenta. . . . .	40
El ocaso de los tranvías . . . . .	43
Hacia la alta velocidad . . . . .	46
Del vapor al chopper . . . . .	49
Papá, ven en tren . . . . .	57
1978-1982, NUEVOS PROTAGONISTAS: LOS FERROCARRILES AUTONÓMICOS . . . . .	61
Nacen los ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya y Euskotren . . . . .	63
La nueva situación de Feve . . . . .	67
Los Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana . . . . .	69
La última transferencia . . . . .	72
Al borde del colapso . . . . .	75
En la vía ancha . . . . .	79

1982-1986 EL TREN TOCA FONDO . . . . .	85
La apuesta por la carretera . . . . .	93
A 160 kilómetros por hora . . . . .	94
Los metropolitanos en los años ochenta . . . . .	99
1987-1990, CAMBIAN LAS TORNAS . . . . .	103
El Plan de Transporte Ferroviario de 1987. . . . .	105
Disparidad de criterios . . . . .	108
¿Qué pasó en España? . . . . .	109
¿Cambiar el ancho de vía español? . . . . .	113
TECSA y el cambio de ancho . . . . .	116
Cambio de manos . . . . .	117
Del NAFA al AVE . . . . .	120
Toda clase de obras . . . . .	124
1990-1995, EL FERROCARRIL RECONQUISTA LA CIUDAD . . . . .	129
La apuesta por las Cercanías . . . . .	131
El metro de Bilbao . . . . .	136
Poco a poco, todos los metros crecen. . . . .	145
1996-2003 LA ALTA VELOCIDAD RECOBRA EL PULSO . . . . .	149
Del grupo CTC a Dragados y ACS . . . . .	154
El Euromed... . . . .	154
... y el Alaris . . . . .	157
El GIF . . . . .	159
Líneas y más líneas . . . . .	160
Una nueva actividad: el transporte de materiales para las líneas de alta velocidad . . . . .	165
El renacimiento de la vía estrecha . . . . .	169
El «gran salto» del Metro de Madrid . . . . .	176

2003-2007 LA ERA DEL TRANVÍA . . . . .	.187
El nuevo tranvía de Bilbao . . . . .	.192
La eclosión del tranvía: Alacant y Barcelona . . . . .	.196
El año del tranvía: Parla, Tenerife, Madrid, Murcia y Sevilla . . . . .	.203
El tranvía de Vitoria . . . . .	.212
El mayor éxito: el tranvía de Zaragoza . . . . .	.214
2007-2012 EL TRIUNFO DE LA ALTA VELOCIDAD. . . . .	.219
El AVE llega a Huesca. . . . .	.221
Toledo, la línea de alta velocidad más corta . . . . .	.223
ADIF . . . . .	.225
El túnel más largo de España . . . . .	.229
También en Euskadi. . . . .	.234
De Córdoba a Málaga . . . . .	.236
El AVE llega a Barcelona . . . . .	.241
De Madrid al Levante. . . . .	.246
El Corredor Atlántico . . . . .	.250
Otros proyectos de alta velocidad. . . . .	.261
No todo es alta velocidad. . . . .	.266
2012-2021 TIEMPOS DE CRISIS . . . . .	.275
La integración de Feve . . . . .	.279
El caso atípico de Euskal Trenbide Sarea . . . . .	.281
Los metropolitanos . . . . .	.284
En la red convencional . . . . .	.289
EN EL ÚLTIMO MEDIO SIGLO . . . . .	.291
BIBLIOGRAFÍA . . . . .	.301

# PRÓLOGO

¡50 años! ¿Qué son cincuenta años? Es lo que separa la infancia de la jubilación de una persona. Es el número de velas de la tarta de cumpleaños que diferencia al nieto del abuelo. Medio siglo parece una barbaridad de tiempo en la vida de una persona.

¿Y qué son 50 años en la vida de una empresa? Es un periodo de tiempo que ni el más fiel trabajador puede recordar.

En este año 2021, TECSA cumple 50 años de existencia. Son nuestras bodas de oro. Nuestra ajetreada vida laboral no nos deja resquicio para pensar en celebraciones y este año no es el mejor para organizar festejos. Sin embargo, no podemos dejar pasar el año ignorando el avance del calendario.

En este libro hemos querido hacer un recorrido desde el lejano 1971, año en el que se fundó la empresa, hasta nuestros días. Pasamos revista a la historia del ferrocarril, recordando las fechas más relevantes tratando de que usted, lector, asocie sus propios recuerdos a aquellos viajes de juventud en los que subir al tren suponía una vivencia especial.

Leer este libro podrá tener interés para los amantes del ferrocarril y su entorno, pero esperamos que también despierte inquietud en quien quiere avivar lejanos recuerdos. En ese relato histórico podrá encontrar el lector, y de modo intermitente, las intervenciones de TECSA en momentos relevantes incluyendo obras singulares, avances tecnológicos y otros hechos en los que como empresa hemos tenido participación. No somos protagonistas de este relato pero sí queremos no perder el recuerdo de dónde hemos estado presentes.

Confiamos en que la lectura sea amena y que los lectores que hayan desarrollado su vida profesional en el ámbito del ferrocarril encuentren algún recuerdo personal en ella.

Manuel Martín Abella  
Director General de TECSA

## AGRADECIMIENTOS

Resulta necesario reconocer la colaboración para la confección de este libro de los trabajadores de TECSA, algunos de ellos ya jubilados. Han aportado datos y material gráfico, así como recuerdos personales de años de ejercicio profesional. Sin su colaboración hubiera sido imposible hacer repaso a estos 50 años de historia en la empresa.

Asimismo, y de manera muy especial, hay que destacar el magnífico trabajo realizado por Juanjo Olaizola, autor material del libro, y autoridad en la materia que ha sido capaz de sacar tiempo suficiente a su tarea en el Museo Vasco del Ferrocarril de Euskotren.





**1971-1974, UN FUTURO POCO ALENTADOR**

El 17 de febrero de 1971 se firmó ante el notario de Bilbao Jesús María Oficialdegui Ariz, la escritura por la que se constituía una nueva empresa constructora, TECSA. Desde dicha fecha, y a lo largo de medio siglo, esta sociedad, entonces relativamente modesta, se ha convertido en una de las más destacadas protagonistas del sector ferroviario en España gracias a la profesionalidad, formación y entrega de sus trabajadores.

En el momento en que se constituyó TECSA, España se encontraba en la cima del denominado «desarrollismo» o «milagro español».


Probablemente el símbolo que mejor representa el desarrollismo español de los años sesenta sea el Seat 600, un pequeño automóvil construido bajo licencia de la italiana Fiat, que junto a otros modelos fabricados igualmente en España gracias a acuerdos de colaboración con las firmas francesas Renault y Citroën o la norteamericana Chrysler, facilitaron la rápida motorización de la sociedad española. Al mismo tiempo que la llegada masiva de turistas impulsaba el desarrollo de la aviación comercial, con la apertura de nuevos aeropuertos y la proliferación de vuelos regulares por parte de las empresas públicas Iberia y Aviaco, así como por otras compañías como Spantax, especializadas en el sector de los vuelos charter, el transporte por carretera exigió la rápida ampliación y mejora de la deficiente red viaria, con la introducción de rutas de gran capacidad diseñadas según el Plan Redia, programa inversor que entre 1967 y 1971 actuó sobre 4.928 kilómetros, y se abrieron las primeras autopistas. Cabe señalar que la primera ruta de peaje, inaugurada el 2 de julio de 1969, cubría el mismo recorrido que el primer ferrocarril construido en España en 1848: de Barcelona a Mataró.

En contraste con la pujanza del transporte por carretera y la aviación, la situación del ferrocarril, sector al que pretendía dirigir buena parte de su actividad la recién nacida TECSA, no era tan halagüeña. La obra nueva era en aquella época prácticamente inexistente y, de hecho, ésta había sido una de las grandes víctimas del Plan de Estabilización y de las ayudas concedidas a inicios de los años sesenta por el Banco Mundial. Entre las condiciones impuestas por dicha entidad financiera, una de las más destacadas era la de paralizar definitivamente todos los ferrocarriles en construcción a principios de los años sesenta, la mayoría herencia directa del Plan Guadalhorce. En aquel momento se encontraban en obras un total de 2.019 kilómetros de ferrocarriles de nueva construcción, algunos de ellos tan adelantados que incluso tenían tendida la vía y poco les quedaba para su definitiva inauguración. ¡Jamás vieron pasar un tren sobre sus carriles! Solo dos ferrocarriles especialmente significativos para la época debido a las circunstancias políticas del momento, el directo de Madrid a Burgos y el de vía estrecha de Ferrol a Gijón, se salvaron de la

3U1888316

**CARLOS DEL MORAL CARRO**  
 NOTARIO  
 C/ Serrano, 38, 2.º  
 Tel. 91 576 25 17 - Fax 91 576 19 80  
 28001 MADRID



++++++ CONSTITUCION DE SOCIEDAD ANONIMA ++++++

----- NUMERO SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE -----


En BILBAO, a diecisiete de Febrero de mil no-  
 vecientos setenta y uno. -----

Ante mí, JESUS MARIA OFICIALDEGUI ARIZ, Nota-  
 rio de esta Villa, del Ilustre Colegio de Bur- -  
 gos. -----

----- COMPARECEN: -----

DON MANUEL RODRIGUEZ TABOADA, industrial, y -  
 su esposa DOÑA PURIFICACION EMALDI Y EMALDI, sin  
 profesión, vecinos de Bilbao (Iparraguirre, 15--  
 3ª drcha. izda.), con D.N.I. nºs: 34.391.212 y -  
 14.453.366. -----

Y DON GUZMAN ARROYO HERNANDEZ, empleado, casa  
 do con doña Mercedes Valle y Ortiz de Salido, -  
 vecino de Bilbao (General Salazar, 1, Bloque - -  
 R.E.N.F.E., 3ª drcha.), con D.N.I. nº 16.146395.



El 17 de febrero de 1971 se firmó la escritura de constitución de la empresa constructora TECSA.

Archivo TECSA

quema y llegaron a entrar en servicio en 1968 y 1972, respectivamente. Por el contrario, otros muchos, como el Santander-Mediterráneo y su gran túnel de La Engaña, que con sus 6.976 metros era en aquel momento el mayor de los perforados en el país, quedaron definitivamente abandonados.



## TECSA, 50 AÑOS AL SERVICIO DEL FERROCARRIL



**SEAT 600**

*El pequeño coche  
4 plazas  
de próxima  
fabricación*

**SOCIEDAD ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES DE TURISMO S A**  
MADRID - Rey Francisco, 4. Zona Franca - BARCELONA 100 - Avda. Tibidabo.

El automóvil Seat 600 representa como pocos el desarrollismo que experimentó la economía y la sociedad española en los años sesenta. Anuncio publicado en *La Vanguardia Española* el 11 de marzo de 1970



El túnel de La Engaña, de premonitorio nombre, en su época el de mayor longitud de España, jamás vio pasar un tren al quedar paralizadas las obras de terminación del ferrocarril de Santander al Mediterráneo en 1962. Fotografía de Juanjo Olaizola



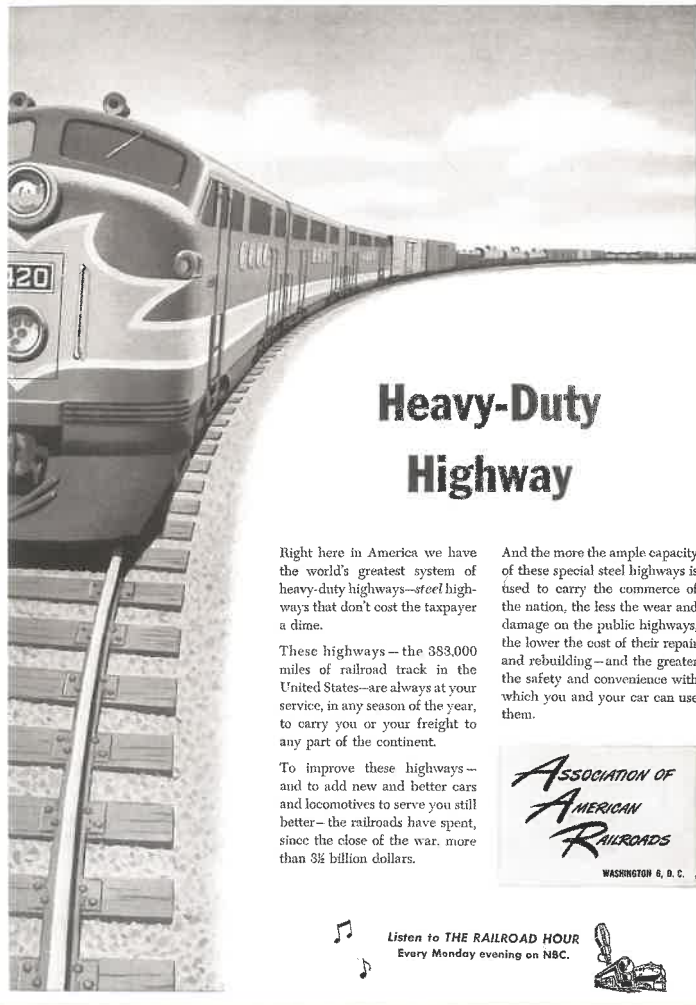
En los años sesenta se abandonaron las obras de numerosos ferrocarriles en construcción, algunos muy adelantados, como es el caso de la línea de Albacete a Baeza, en el que se llegó a montar la vía en buena parte del trazado. Fotografía de Martín Dieterich



El ferrocarril directo de Madrid a Burgos, inaugurado en 1968, eludió el abandono de las líneas en construcción decretado a principios de los años sesenta. Archivo Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril

## EL FERROCARRIL EN EL MUNDO EN 1971

En 1971, año en que TECSA inició su andadura empresarial, la red ferroviaria mundial sumaba un total de 1.332.645 kilómetros, cifra verdaderamente impresionante, pero que presentaba un reparto muy desigual según los continentes y países. América era el territorio con el porcentaje más



**Heavy-Duty Highway**

Right here in America we have the world's greatest system of heavy-duty highways—steel highways that don't cost the taxpayer a dime.

These highways—the 383,000 miles of railroad track in the United States—are always at your service, in any season of the year, to carry you or your freight to any part of the continent.

To improve these highways—and to add new and better cars and locomotives to serve you still better—the railroads have spent, since the close of the war, more than \$8 billion dollars.

And the more the ample capacity of these special steel highways is used to carry the commerce of the nation, the less the wear and damage on the public highways, the lower the cost of their repair and rebuilding—and the greater the safety and convenience with which you and your car can use them.

**ASSOCIATION OF AMERICAN RAILROADS**  
WASHINGTON 6, D. C.

Listen to **THE RAILROAD HOUR**  
Every Monday evening on NBC.

En 1971 el continente americano concentraba prácticamente la mitad de las vías férreas del planeta. Publicidad de la Association of American Railroads, que agrupaba las empresas ferroviarias de Estados Unidos. Archivo Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril

elevado, 608.423 kilómetros, aunque la mayor parte de ellos se concentraban en Norteamérica, con 397.578 en los Estados Unidos y otros 73.389 kilómetros en Canadá. Como el cine ha reflejado en numerosas ocasiones, en el siglo XIX el tren había contribuido de forma decisiva a la construcción de ambas naciones, de ahí la gran importancia que este medio de transporte mantenía en ellos.

La segunda red ferroviaria más extensa del planeta era la europea, con 369.556 kilómetros en servicio. En aquel momento, el país con más kilómetros de vías férreas era la antigua Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, que contaba con 139.497 kilómetros, de los que unos 55.000 se extendían por la parte asiática de este inmenso país, incluido su famoso Transiberiano. A continuación, Asia aportaba otros 231.361 kilómetros, África 76.954 y, finalmente, Oceanía sumaba 46.351 kilómetros. Por países, España, con 16.083 kilómetros, ocupaba el decimotercero puesto a nivel mundial.

En realidad, todos estos kilómetros de vías férreas no conformaban una red homogénea. Solo en Europa, incluida la Unión Soviética, y Norteamérica, los ferrocarriles constituían verdaderas mallas interconectadas entre sí, aunque



Europa contaba con la segunda red ferroviaria más importante del planeta. Los trenes Trans Europ Express conectaban las principales capitales occidentales. Fotografía de Martin Dieterich