

El «topo», un ferrocarril transfronterizo centenario

Juan José Olaizola Elordi (Museo Vasco del Ferrocarril)

Resumen:

En 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 jalonan su trazado.

Desde su inauguración, el «Topo» ha sido el único ferrocarril de vía estrecha que ha traspasado la frontera franco-española, así como, junto a Canfranc, la excepción al tratado de reciprocidad que, desde 1864, rige los intercambios ferroviarios entre Francia y España en materia de transporte de viajeros, hasta la reciente apertura del paso ferroviario del túnel de El Pertús, en la línea de alta velocidad de Perpiñan a Figueras.

En la comunicación propuesta, se analizará la trayectoria de este singular ferrocarril de vía estrecha, sus antecedentes, incluido el fraudulento proyecto de tranvía de Biarritz a San Sebastián y Tolosa, así como los principales hitos de su centenaria historia, con especial atención al tráfico transfronterizo y sus afecciones con motivo de los cierres de fronteras decretados durante la Guerra Civil, la Segunda Guerra Mundial y los primeros años de la posguerra, así como su evolución hasta la actual Europa sin fronteras.

El «topo», un ferrocarril transfronterizo centenario

Juan José Olaizola Elordi (Museo Vasco del Ferrocarril)

El tratado de reciprocidad transfronteriza

El 21 de abril de 1864, cruzaba por primera vez un tren regular de viajeros la frontera franco-española sobre el Bidasoa.¹ Con este servicio se inauguraba una nueva etapa en la historia de los ferrocarriles españoles, la de las comunicaciones internacionales, que sería seguida un año más tarde por la inauguración, el 22 de noviembre de 1866, de la línea de Ciudad Real a Lisboa por Badajoz y el 20 de enero de 1878 por el paso fronterizo de Portbou, en Cataluña.²

A diferencia de las comunicaciones con Portugal, en el caso de los enlaces internacionales con Francia, a las exigencias de control aduanero se sumaba el hecho de coincidir en los puntos fronterizos dos anchos de vía diferentes: el hoy considerado como estándar europeo, de 1.435 milímetros de separación entre las caras interiores de los carriles y el de seis pies castellanos o 1.672 milímetros, con el que se estableció la red ferroviaria española.

En la primera de las conexiones internacionales se solucionó este problema mediante el tendido de dos vías paralelas entre las estaciones fronterizas de Irún en España y Hendaya en Francia. Una de ellas, la situada al Oeste, se estableció con el ancho de vía normalizado en la Península Ibérica, mientras que la otra se implantó con el ancho de vía de 1.435 milímetros. Cada una de las empresas concesionarias, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en la vertiente española y Chemins de Fer du Midi en la francesa, se obligaba a construir la explanación y vías en ambos anchos desde las agujas de salida de sus respectivas estaciones hasta el puente internacional sobre el Bidasoa, mientras que esta última infraestructura, formada por cinco arcos de sillería que sumaban 100 metros de longitud, era sufragada por ambas a partes iguales.

Para la explotación conjunta de este trayecto internacional y la regulación de los servicios de aduanas, los gobiernos español y francés suscribieron, el 8 de abril de 1864, un convenio para determinar «las medidas de vigilancia y aduanas para el servicio internacional en los caminos de hierro del Norte de España y del Mediodía de Francia».³

Entre otros aspectos, el citado convenio regulaba la reciprocidad en las relaciones ferroviarias entre ambos países. De este modo, los trenes españoles de viajeros y mercancías llegarían hasta la estación de Hendaya, donde se realizarían las formalidades aduaneras precisas, y regresarían de vacío a Irún. A la inversa, el tráfico de Francia a España correspondería a los trenes franceses de la compañía de Midi que, a su vez, regresarían de vacío a Hendaya.

Esta fórmula se repitió años después cuando, en 1878, se implantó el segundo paso ferroviario en el otro extremo de los Pirineos: entre Portbou y Cerbere. En este caso el enlace se materializó mediante la perforación de un túnel internacional dotado también de dos vías, una en ancho español y la otra de 1.435 milímetros. Nuevamente, los trenes españoles de viajeros y mercancías llegaban hasta la estación francesa de Cerbere y regresaban de vacío a España, mientras que en el sentido Norte-Sur eran los trenes franceses los que cubrían el tráfico, para regresar de vacío a Cerbere. El paso del ferrocarril Transpirenaico oriental, inaugurado el 21 de julio de 1929, entre Puigcerdá y Latour-de-Carol, reprodujo esta misma fórmula de implantación de dos vías únicas paralelas, cada una en un

¹ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Nº 18, 1 de mayo de 1864, p. 277.

² Sobre la evolución de las comunicaciones ferroviarias hispano-lusas ver, Olaizola Elordi (2008), pp. 5-64.

³ *Gaceta de Madrid*, Nº 190, 8 de julio de 1864, p. 1.

ancho de vía. Por el contrario, en el caso del Transpirenaico central, inaugurado el 18 de julio de 1928, las grandes dificultades que presentaba la abrupta orografía de la zona, hicieron que finalmente se optara por construir una sola instalación de trasbordo en la vertiente española: la famosa estación internacional de Canfranc.

Un nuevo paso ferroviario entre Irún y Hendaya

Como ya se ha señalado, en 1864 se implantó la primera conexión internacional entre España y Francia, precisamente sobre la frontera que marca el río Bidasoa entre Irún y Hendaya. Sin embargo, en las últimas décadas del siglo XIX se plantearon diferentes proyectos para establecer un nuevo paso ferroviario en este punto.

La razón que justificaba estos proyectos no era otra que la necesidad de conectar la importante red de ferrocarriles de vía métrica que se tejía en aquellos años a lo largo de la cornisa cantábrica, con la red ferroviaria francesa, sin necesidad de tener que realizar un trasbordo previo a través de las líneas de ancho español en San Sebastián o en Zumárraga.

En efecto, tras el éxito empresarial del primer ferrocarril de servicio público de vía métrica establecido en la zona, la línea de Bilbao a Durango, inaugurada en 1882, su ejemplo fue reproducido por diversas compañías que lograron materializar la unión de Bilbao con Zumárraga en 1889, con La Robla, en la provincia de León, en 1894, con Santander en 1896 y con San Sebastián, en 1901. Además, en 1905 se completó la unión con vía métrica entre Santander y Oviedo. De este modo se conformó un notable conjunto de líneas que, junto a numerosos ramales, sumaban más de 1.500 kilómetros.

Dentro de esta notable red de ferrocarriles de vía métrica, San Sebastián era la estación más próxima a la red ferroviaria europea, a tan solo 20 kilómetros de la frontera del Bidasoa. Sin embargo, el trasbordo no era sencillo, ya que la terminal de la red de vía estrecha, establecida en la estación de Amara, se encontraba mal comunicada con la de los ferrocarriles del Norte, situada en la orilla opuesta del río Urumea. Por tanto, el intercambio de viajeros y, sobre todo, de mercancías, se realizaba con mayor facilidad en la estación conjunta de Zumárraga, desde donde se podía continuar por las vías de la Compañía del Norte hasta llegar a la estación fronteriza de Hendaya donde, a su vez, era preciso verificar un segundo trasbordo. Evidentemente, la construcción de una vía métrica directa hasta Hendaya simplificaría notablemente las comunicaciones ferroviarias de la cornisa cantábrica con Europa.

Los primeros proyectos para implantar un ferrocarril de vía métrica entre San Sebastián y Hendaya se remontan al año 1890, cuando el 6 de febrero de dicho año el gobierno otorgó al empresario Manuel Martí, la oportuna autorización para construir y explotar un ferrocarril, de vía estrecha o ancha, desde San Sebastián a Deva, pasando por Guetaria. Este ferrocarril podría prolongarse, por el Este hasta la frontera francesa y por el Oeste hasta enlazar con la línea central de Guipúzcoa,⁴ así como mediante el establecimiento de ramales que sirvieran a los pueblos de Azpeitia y Azcoitia.⁵ El propósito de Manuel Martí era, por tanto, completar la unión ferroviaria directa, y en vía métrica, entre Bilbao y San Sebastián, así como la de prolongar esta línea hasta conectar con los ferrocarriles franceses en Hendaya.

Un año más tarde se constituía la Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, a la que Manuel Martí transfirió sus concesiones a cambio de 37.500 pesetas por los gastos que había

⁴ Sin duda se refiere a las líneas del Central de Vizcaya y del Durango a Zumárraga.

⁵ *Gaceta de Madrid*, N° 78, 19 de marzo de 1890, p.489.

realizado en proyectos y estudios. Además, la nueva empresa contrataba sus servicios para la construcción de la línea al precio de 96.800 pesetas el kilómetro, de las que 88.000 se abonarían en metálico y el resto en acciones. En el momento en que la explotación de la línea produjera un beneficio anual del 5%, Martí percibiría 125.000 pesetas en acciones, y 50.000 pesetas más cada vez que éste se incrementase un 1% más, hasta llegar al 8%.⁶ Además, Manuel Martí se reservó la titularidad del tramo comprendido entre la capital guipuzcoana y la frontera francesa.⁷

La construcción del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián fue particularmente compleja y, aunque el primer tramo entre Elgoibar y Deva se inauguró en 1893, la totalidad de la línea no se pudo abrir al tráfico hasta el 1 de enero de 1901. No obstante, su puesta en servicio no permitió mejorar la situación económica de la empresa concesionaria que, en 1906 se integró, junto al Central de Vizcaya y al ferrocarril de Durango a Zumárraga, en la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.⁸

La definitiva unión ferroviaria entre Bilbao y San Sebastián, unida a la conclusión en 1906 del ferrocarril de La Industrial a Azabarren, que permitió la conexión con las líneas de vía métrica de Bilbao a Santander, Oviedo y La Robla, renovó el interés por la prolongación de este ancho de vía hasta la frontera francesa. Así, una vez constituida la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, la nueva empresa pronto se interesó por el viejo proyecto. En consecuencia, en 1908 se dirigió a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, sociedad que, según la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, tenía prioridad para construir el ferrocarril estratégico de San Sebastián a la frontera francesa, para estudiar la posibilidad de intercalar un tercer carril en sus vías.⁹

En aquellos momentos, Norte también estudiaba la posibilidad de implantar un tercer carril entre San Sebastián y la frontera, pero para facilitar el paso de los trenes europeos hasta la capital guipuzcoana, opción que resultaba más interesante para esta empresa que la de la vía métrica.¹⁰ Por ello, la propuesta fue finalmente rechazada y, en consecuencia, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados decidió entablar negociaciones con el Ministerio de Fomento con el propósito de obtener su propia concesión para construir un ferrocarril de vía métrica entre San Sebastián y la frontera francesa. Para ello decidió acogerse a la recién promulgada Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos con el fin de aprovechar los importantes apoyos económicos que ofrecía la Administración a las líneas acogidas a esta norma. Sin embargo, el nuevo intento tropezó con un obstáculo inesperado: la vieja concesión otorgada en 1890 a Manuel Martí para construir esta línea sin subvención estatal todavía se mantenía vigente, por lo que el Gobierno español rechazó las pretensiones de Vascongados.

Ante la situación de bloqueo en que se encontraba el proyecto, Ferrocarriles Vascongados no tuvo más remedio que negociar con la Compañía Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial, empresa presidida por Tomás de Zubiría e Ibarra a la que Manuel Martí había transferido sus derechos el 12 de agosto de 1907.¹¹ Así, el 26 de abril de 1910, ambas partes suscribieron un contrato, por el que Vascongados se comprometía a apoyar la construcción del nuevo ferrocarril en los siguientes términos:

⁶ Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, *Libro de actas de las Juntas Generales*, pp. 5-21.

⁷ *Gaceta de Madrid*, N° 281, 8 de octubre de 1891, pp.73-74.

⁸ Sobre la historia de estas empresas ver, Olaizola Elordi (2007).

⁹ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración, N° 1*, p. 71.

¹⁰ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2597, 8 de junio de 1906, p. 259 y N° 2674, 16 de enero de 1908, p. 29.

¹¹ *Gaceta de Madrid*, 2 de noviembre de 1907, N° 306, p. 432.

- La Sociedad Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial constituiría la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa con un capital social de 5 millones de pesetas y la capacidad de emitir 8.000 obligaciones de primera hipoteca y 2.000 de segunda.
- La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados suscribía a la par acciones por valor de un millón de pesetas y obligaciones de primera hipoteca por cuatro millones de pesetas, con opción de suscribir obligaciones de segunda hipoteca por un máximo de 800.000 pesetas.
- En caso de que la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera no pudiera hacerse cargo del pago de los intereses de las obligaciones, se procedería a la entrega inmediata de la línea a la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. En cuanto se normalizase la situación económica y se pudiera cumplir con la amortización y el pago de intereses de las obligaciones, la gestión pasaría de nuevo a la primera empresa, pero si nuevamente se incumplían estos compromisos, la línea y todas sus instalaciones y material móvil pasaría definitivamente a manos de Vascongados.
- Ferrocarriles Vascongados no suscribiría las primeras 700 acciones hasta transcurridos 30 días desde la inauguración de la línea hasta Irún, plazo en el que también procedería a la adquisición de los cuatro millones en obligaciones hipotecarias. El resto de las acciones pasarían a manos de Vascongados 30 días después de que las vías del ferrocarril de la frontera llegasen hasta la estación de los Chemins de Fer du Midi en Hendaya.
- La construcción de la línea debería ajustarse al proyecto aprobado en el contrato, y no se consentiría otra modificación que las que pudieran plantearse entre Rentería e Irún. La rampa máxima sería de 18 milésimas y el radio de curva mínimo de 120 metros, mientras que las instalaciones estarían preparadas para admitir la explotación mediante tracción vapor y eléctrica.
- El plazo máximo para la construcción de la línea era de cuatro años de San Sebastián a Irún y uno más para llegar a Hendaya, contados a partir de la fecha de firma del contrato.

El contrato regulaba también las tarifas del tráfico combinado entre ambas empresas así como diversos aspectos del servicio que se prestaría en el futuro, entre los que se incluía el establecimiento de cinco trenes directos en cada sentido entre Bilbao e Irún.¹²

Una carrera de obstáculos

Una vez conseguido el apoyo de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, una de las empresas del sector más pujantes en aquel momento, dispuesta a financiar hasta el 50% del coste previsto de la obra, la construcción del ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa parecía inminente. Sin embargo, el proyecto fue recibido con gran escepticismo, cuando no con abierta hostilidad, en los círculos ferroviarios de la época, no en vano ya existía una vía férrea de gran capacidad e infrautilizada en ese trayecto, como era el caso de la línea de la Compañía del Norte, en la que recientemente se había establecido la doble vía. Además, el principal tráfico de viajeros de la zona era recogido por el activo tranvía urbano de San Sebastián, que atendía también las importantes poblaciones de Pasajes y Rentería. Por otra parte, la difícil orografía de la zona dificultaba y encarecía la construcción del nuevo trazado, que exigiría la perforación de trece túneles, entre ellos uno de dos kilómetros de longitud, por lo que su rentabilidad era más que cuestionable, mientras que el limitado tráfico internacional de viajeros y mercancías que podría atender no parecía de la

¹² Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración, N° 1*, pp. 159-174.

suficiente relevancia como para justificar la inversión de los diez millones de pesetas previstos en el proyecto, a una media de 500.000 pesetas por kilómetro. Como señalaba la prensa de la época, «emplear capitales de tanta consideración para restar tráfico a la Compañía del Norte ¿no será algo así como pretender una hormiga atacar a un elefante?».¹³

La oposición de los medios especializados no fue el único obstáculo que tuvieron que vencer los promotores del ferrocarril a la frontera. La Compañía del Norte comenzó de inmediato a prepararse para hacer frente a la posible competencia, con el establecimiento de un servicio específico de cercanías entre San Sebastián y Hendaya.¹⁴ Además, prácticamente en paralelo, surgió una nueva iniciativa, más económica, que también pretendía comunicar mediante vía métrica San Sebastián con Hendaya. Nos referimos al fabuloso proyecto del tranvía internacional de Biarritz a San Sebastián y Tolosa.

En efecto, el 21 de marzo de 1910, se constituyó en Bruselas la *Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastiën-Tolosa*, que abrigaba el propósito de construir una línea internacional de tranvías que enlazaría las poblaciones que figuraban en su razón social. El capital previsto era de siete millones de francos belgas repartidos entre 70.000 acciones a 100 francos. Asimismo, contaba con otras 70.000 partes de fundador sin valor nominal.¹⁵

El nuevo proyecto pronto generó un gran debate en los medios especializados, ya que mientras la *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros* apoyaba decididamente la iniciativa,¹⁶ otros periódicos, entre los que desatacaba la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, mostraban abiertamente su recelo al señalar que

Este negocio nos parece de muy dudoso éxito para el verdadero accionista, es decir, para el que paga. Ante todo, el capital es indudablemente exagerado, y como de los probables rendimientos hay que reservar la mayor parte a las acciones de fundador, poco quedará para repartir a las 42.500 que han sido suscritas y liberadas íntegramente aportando los 4.250.000 francos para construir la línea, teniendo, además, que ceder parte de los beneficios a las 27.500 acciones dadas por aportaciones.¹⁷

Asimismo, en agosto del mismo año, la *Gaceta de los Caminos de Hierro* informaba respecto a la fuerte oposición que presentaban, la Prefectura de los Bajos Pirineos y el Ministerio de Obras Públicas francés, al desarrollo del proyecto.¹⁸ Sin embargo, la empresa belga decidió seguir adelante con sus proyectos y anunció la emisión de 20.000 acciones, garantizadas por las concesiones y derechos que disfrutaba dicha empresa, entre las que se encontraba el tranvía de San Sebastián a Tolosa y diversos derechos de paso por la red urbana de la capital guipuzcoana.¹⁹

Las expectativas de la empresa belga pronto se vieron frustradas, ya que la emisión de acciones no encontró, al menos en el mercado español, la esperada acogida. La *Gaceta de los Caminos de Hierro* comentaba al respecto que

La emisión de acciones intentada por la Sociedad titulada «Tranvías Eléctricos Biarritz-San Sebastián-Tolosa» ha sido un fracaso completo, por lo menos en España, donde no se han tragado los capitalistas el anzuelo a pesar

¹³ *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*, 25 de diciembre de 1910, pp. 633-634.

¹⁴ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2733, 8 de abril de 1909, p. 160.

¹⁵ AMVF, Fondo CTSSST, *Acción N° 20763 de la Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastiën-Tolosa*.

¹⁶ *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*, 10 de agosto de 1910, p. 384.

¹⁷ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2784, 1 de mayo de 1910, pp. 196-197.

¹⁸ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2799, 24 de agosto de 1910, p. 374.

¹⁹ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2821, 8 de febrero de 1911, p. 67.

del cebo de emitir los títulos con una prima de 12,50 francos, como para dar a entender que estos valores estaban tan solicitados que no se podían adquirir sin ese sobreprecio.²⁰

La actitud de otras publicaciones especializadas como la *Revista de Economía y Hacienda* o el *Madrid Científico* era igual de beligerante, lo que sin duda influyó en el decepcionante resultado de la emisión, de la que en España apenas se colocaron 500 títulos.²¹

Pese a este revés, la empresa belga pudo emprender las obras de construcción del tranvía entre San Sebastián y Tolosa y, el 16 de agosto de 1911, inauguró la primera sección entre la capital guipuzcoana y la localidad de Andoain, donde se establecieron las cocheras y la central eléctrica.²²

Tras este éxito parcial, la *Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastiën-Tolosa* intentó seguir adelante con sus proyectos y, en septiembre de 1911, su filial, la Compañía del Tranvía de San Sebastián a Tolosa, solicitó la concesión para la construcción y explotación de un tranvía desde Rentería hasta la frontera francesa.²³ Es preciso tener en cuenta lo aventurado de este proyecto, cuando el tranvía en cuestión no solo corría en paralelo al trazado de la Compañía del Norte, sino que además, por entonces, ya estaba en avanzada construcción el ferrocarril de vía estrecha de San Sebastián a la frontera francesa, cuyas obras se habían iniciado en mayo de 1910.²⁴ Por grande que fuera la vitalidad económica de las poblaciones del corredor comprendido entre San Sebastián y Hendaya, parece poco menos que imposible que tres trazados ferroviarios, es decir, el ferrocarril de vía ancha, el de vía estrecha y el tranvía, casi rigurosamente paralelos los tres, pudieran alcanzar una mínima rentabilidad. Como en el caso de la línea del Norte no había duda alguna de su supervivencia, no resulta arriesgado afirmar que, entre el ferrocarril de vía estrecha y el tranvía, solo uno de ellos podría mantenerse.²⁵

Para colmo de males, el empresario Gonzalo Hernández y Pérez Medel se adelantó a los propósitos de la *Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastiën-Tolosa* y obtuvo, el 21 de diciembre de 1911, la concesión del tranvía de Rentería a la frontera francesa, tras ofrecer unas condiciones verdaderamente descabelladas, con una rebaja del 90% en las tarifas previstas en el proyecto y una duración de la concesión de tan solo diez años, frente a los sesenta habituales en este tipo de empresas.²⁶ Parece evidente que su baja temeraria tenía como único objetivo torpedear los planes de los belgas, por lo que no sería de extrañar que tras este personaje se encontrasen los promotores del ferrocarril de vía estrecha. De hecho, pese a resultar ganador o, precisamente por lograr la concesión ofreciendo unas condiciones tan escandalosamente a la baja, incumplió las condiciones impuestas y le fue retirada la concesión que, en abril de 1912 fue otorgada a la Compañía del Tranvía de San Sebastián a Tolosa, aunque, pocos meses después, fue definitivamente anulada por el gobierno.²⁷

Para conjurar definitivamente la amenaza belga, ese mismo mes de abril de 1912, los promotores del ferrocarril de la frontera decidieron adquirir el pequeño tranvía que, desde 1906, enlazaba la estación de Midi en Hendaya con las playas de la localidad fronteriza.²⁸ La concesión de este tranvía era un eslabón fundamental en el marco de los proyectos de la *Société Anonyme de Tramways Electriques*

²⁰ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2823, 24 de febrero de 1911, p. 90.

²¹ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2827, 24 de marzo de 1911, p. 136.

²² *La Constancia*, N° 4632, 17 de agosto de 1911, p. 1.

²³ *Gaceta de Madrid*, N° 256, 13 de septiembre de 1911, p. 682.

²⁴ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2880, 1 de mayo de 1912, p. 196.

²⁵ AMR, Sección D, Negociado 6, Libro 2, Expediente 3, *Documentos correspondientes a un proyecto no realizado de construcción de un tranvía desde Rentería a la Frontera Francesa*.

²⁶ *Gaceta de Madrid*, N° 364, 30 de diciembre de 1911, p. 810.

²⁷ *Gaceta de Madrid*, N° 118, 27 de abril de 1912, p. 196 y N° 247, 3 de septiembre de 1912, p. 524.

²⁸ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2876, 1 de abril de 1912, p. 152.

Biarritz-St. Sébastián-Tolosa, por lo que su control por parte de su directa competidora supuso un duro revés para sus intereses.

Unos meses antes, a finales de 1911, los promotores belgas habían emprendido una nueva maniobra financiera con la que procedieron a disolver la *Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastián-Tolosa* para constituir una nueva empresa, la *Compagnie des Chemins de fer et tramways électriques des Basses-Pyrénées et des Pays Basques*, en la que, junto a sus concesiones, también se integraron los ferrocarriles de Pau a Olorón y Mauleon, el ferrocarril de Bayona a Anglet y Biarritz y el tranvía de Bayona a Biarritz, operación que tampoco tuvo mayor éxito. De este modo, en 1913 no tuvieron más remedio que ceder todos sus derechos a uno de los principales trust tranviarios belgas, la *Union des Tramways*.²⁹

Finalmente, tal y como señalaba la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, «de este negocio, que más parece una ensalada rusa que una empresa de ferrocarriles, no queda más que una banda de vividores que, después de haber especulado vergonzosamente y mangoneado con el capital disipado, busca salvar las pavesas de la línea del tranvía de San Sebastián a Tolosa». ³⁰ En efecto, de los ambiciosos proyectos impulsados por los promotores de la *Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastián-Tolosa*, únicamente se llegó a materializar este tranvía interurbano, que alcanzó la antigua capital foral el 27 de agosto de 1912.³¹ Algunos años más tarde otra empresa, *Voies Ferrées Départementales du Midi*, filial de los Chemins de Fer du Midi, construiría diversos tranvías y ferrocarriles económicos que facilitaron el enlace entre Hendaya, Biarritz y Bayona.³²

Construcción e inauguraciones

Tras la aprobación definitiva del proyecto constructivo, redactado por el ingeniero Manuel Alonso Zabala, mediante una Real Orden promulgada el 22 de marzo de 1910, la Compañía Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial decidió iniciar las obras.³³ Para ello, el 11 de mayo de dicho año, firmó el oportuno convenio con los contratistas Ochandio y Compañía, a quienes adjudicó todos los trabajos de infraestructura y superestructura. El mismo día, se acordó con la firma E. Grasset, el suministro de los equipos de electrificación y el material móvil necesario para la explotación.³⁴

Como era frecuente en estos casos, la marcha de los trabajos se vio alterada por los habituales problemas en la expropiación de algunos terrenos,³⁵ el replanteo de diversos tramos y, sobre todo, por la gran envergadura de las obras que exigió la construcción de esta línea. Es preciso recordar que sus poco más de 20 kilómetros de longitud, estaban jalonados por cuatro grandes viaductos y trece túneles que, con una longitud total de 5.972 metros, suponen un 28 % del trazado, motivo por el que la línea es popularmente conocida como el «Topo». Uno de ellos, el número 2, con más de dos kilómetros de longitud, se convirtió en el momento de su inauguración en el de mayor envergadura de la red ferroviaria de vía métrica en España.³⁶

²⁹ Martínez López (2007), p. 19.

³⁰ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2961, 8 de enero de 1914, p. 18.

³¹ *La Constancia*, N° 4946, 28 de agosto de 1912, p. 1.

³² Vergez-Larrouy (1995), pp. 92-94.

³³ Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa, *Antecedentes de la contrata y liquidación definitiva de la misma*, p. 5.

³⁴ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2792, 1 de julio de 1910, p. 293 N° 2792, 1 de julio de 1910, p. 293 y N° 2880, 1 de mayo de 1912, p. 196.

³⁵ *Gaceta de Madrid*, N° 266, 23 de septiembre de 1910, pp. 833-835.

³⁶ Olaizola Elordi (2002), p. 62.

Sería prolijo entrar en detalles sobre el proceso constructivo del ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa, por lo que únicamente nos centraremos en uno de los aspectos más interesantes, que deja de manifiesto su vocación como ferrocarril internacional.

En el momento en que se emprendió la construcción del ferrocarril de San Sebastián a la frontera, se plantearon en España diversos proyectos para el establecimiento de nuevos ferrocarriles directos en los que se utilizaría el ancho de vía internacional. Entre ellos destacaban los directos de Madrid a Valencia y a Bilbao.³⁷ La empresa concesionaria de ambos proyectos entabló negociaciones con los promotores del ferrocarril a la frontera francesa para que éste adoptara el gálibo necesario para que, en el futuro, se pudiera implantar el ancho de vía internacional en la nueva línea. Por ello, y con la perspectiva de que, aunque el ambicioso plan de ferrocarriles directos de Bilbao a Madrid y Valencia no llegase a prosperar, siempre se podría facilitar el paso de los trenes franceses hasta San Sebastián, se decidió modificar la sección de los túneles que, además, deberían admitir el paso de la catenaria de electrificación prevista por los Chemins de Fer du Midi. Como consecuencia de esta actuación, que supuso un sobrecoste de 110.000 pesetas, los túneles del «Topo» ofrecen una característica forma ojival.³⁸

Mientras tanto, tal y como se había establecido en el convenio suscrito con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, el 8 de junio de 1910 se fundó la Compañía del ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa.³⁹ La nueva empresa contaba con un capital de 5 millones de pesetas repartidas en 10.000 acciones al portador, repartidas del siguiente modo:

- Benigno Chávarri y Salazar, en representación de la Sociedad Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial, titular de la concesión, 900 acciones. Fue nombrado presidente de la empresa.
- Plácido Allende y Plágaro, en representación de la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani, a cambio de las obras ejecutadas por esta compañía, 300 acciones. Fue nombrado vocal del Consejo de Administración.
- Enrique de Borda y Achúcarro, las restantes 8.800 acciones, ostentando el cargo de secretario del Consejo de Administración.

Como se ha señalado, la nueva línea aprovechaba parte de las obras realizadas por el ferrocarril eléctrico de San Sebastián a Hernani, en concreto, su salida desde la capital guipuzcoana hasta la estación de Loyola. Es preciso recordar que esta última empresa había suscrito en 1903 un convenio con el primitivo concesionario del ferrocarril de la frontera, Manuel Martí, para utilizar esta parte de su concesión. Ahora, gracias a un nuevo acuerdo, el «Topo» no solo compartiría este tramo con el ferrocarril de Hernani sino que también emplearía su trazado urbano, de tipo tranviario, para llegar hasta el corazón de San Sebastián, lo que permitiría establecer su terminal en la céntrica calle de Peñaflorida.⁴⁰

Pese a la constitución de la empresa explotadora, el definitivo traspaso de los derechos de la concesión no se materializó hasta el 21 de septiembre de 1912.⁴¹ Pocos meses después, gracias al rápido desarrollo de las obras, todo estaba preparado para la inauguración de la primera sección, comprendida entre San Sebastián e Irún, lo que resultaba fundamental para que comenzaran a materializarse los compromisos financieros que había adquirido con el ferrocarril de la frontera la

³⁷ *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*, 10 de mayo de 1911, p. 236.

³⁸ Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa, *Antecedentes de la contrata y liquidación definitiva de la misma*, pp. 23-24.

³⁹ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2812, 1 de diciembre de 1910, p. 568.

⁴⁰ Ormaechea (1989), pp. 574-580.

⁴¹ *Gaceta de Madrid*, N° 281, 7 de octubre de 1912, pp. 59-60.

Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. Así, el 5 de diciembre de 1912 entraba en servicio este trayecto, que se convirtió en el séptimo ferrocarril eléctrico español. Como señalaba la prensa de la época:

Desde hoy cuenta Guipúzcoa con una nueva línea férrea para el tránsito de viajeros y conducción de mercancías; vía importantísima, no solo por las comodidades que puede reportar al público en viajes rápidos que pueden hacer y en la importación y exportación de sus géneros, sino por las condiciones en que está construido el nuevo ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa.

Se le había bautizado, como vulgarmente se dice, con el nombre de ferrocarril o tranvía topo, por los muchos túneles que tiene, pero su construcción es sólida, bien merece que se le haga justicia, diciendo que es una de las líneas mejor hechas y más suaves de cuantas hoy pasan por tierra guipuzcoana.

La presencia del nuevo tranvía en la plaza de Guipúzcoa a las once de la mañana llevó a la curiosidad a las personas que por allí pasaban y pronto se reunió mucha gente que contemplaba con muestras de regocijo los hermosos coches construidos con material belga, que se destinan a la conducción de viajeros.

El servicio dará comienzo hoy a las siete de la mañana y hasta las nueve de la noche saldrán los coches de la Plaza Guipúzcoa cada media hora y, desde las nueve hasta las once de hora en hora y se tardarán en el viaje 44 minutos hasta Irún, que es hasta donde llega por ahora.⁴²

Sin embargo, la nueva vía no dejaba de ser un tren de servicio local. Faltaba la última sección, de poco menos de dos kilómetros de longitud, pero que era fundamental para conferirle el carácter de ferrocarril internacional: la prolongación de las vías hasta la estación de Hendaya. En este sentido, es preciso señalar que la concesión que el gobierno español había otorgado en 1890 a Manuel Martí, ahora en manos de la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa, como no podía ser de otro modo, solo podía afectar a su recorrido en el territorio español, es decir, únicamente autorizaba la construcción de la línea hasta el límite fronterizo entre España y Francia, en concreto, hasta el centro del cauce del río Bidasoa. Por tanto, la empresa ferroviaria debía negociar con las autoridades francesas la construcción de la otra mitad del puente internacional precisa para completar el cruce del río así como, con los Chemins de Fer du Midi, el establecimiento de sus vías métricas en los terrenos de la estación de Hendaya.

Finalmente, el 10 de julio de 1912 la dirección de ingeniería del Ministerio de Obras Públicas francés en Burdeos autorizó el proyecto constructivo del puente sobre el Bidasoa y, pocos días después, el 29 de julio, las Compañías del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa y la de los Chemins de Fer du Midi, firmaban un convenio para la implantación de la nueva red de vías en la estación de Hendaya así como la regulación del servicio internacional. Una Ley, promulgada el 9 de abril de 1914, cuando hacía diez meses que los trenes del «Topo» cruzaban con regularidad la frontera francesa, refrendó ambos acuerdos.⁴³

En efecto, el 13 de julio de 1913, la prensa anunciaba la prolongación definitiva de la vía hasta Hendaya, en una jornada inaugural que pronto se vio teñida por el luto, ya que, ese mismo día, a las cuatro y media de la tarde, colisionaban dos trenes en las proximidades de la estación de Irún, con el trágico balance de siete muertos y veinte heridos graves.⁴⁴ El rápido auxilio de los iruneses a las víctimas les valió el reconocimiento del Rey Alfonso XIII que, como muestra de gratitud, otorgó a la todavía villa de Irún, el título de «Muy Humanitaria».⁴⁵

⁴² *La Constancia*, N° 5032, 6 de diciembre de 1912, p. 1.

⁴³ *Journal Officiel de la République Française*, N° 104, 17 de abril de 1914, pp. 3547-3548.

⁴⁴ *La Constancia*, N° 5214, 13 de julio de 1913, p. 1 y N° 5215, 15 de julio de 1913, p. 1.

⁴⁵ *Gaceta de Madrid*, N° 202, 21 de julio de 1913, p. 169.

Uno de los aspectos más interesantes del convenio firmado por la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa con la de los Chemins de Fer du Midi el 29 de julio de 1912, se encontraba en su cláusula 2ª del contrato. Como se señaló al principio de este trabajo, en el tratado que habían firmado en 1864 los gobiernos español y francés, para regular el tráfico ferroviario internacional entre ambos países, el tráfico de viajeros y mercancías correspondía, en el sentido Norte-Sur, a los ferrocarriles franceses. Sin embargo, estaba previsto que el «Topo» pudiera tomar viajeros y mercancías en Hendaya con destino a España y, como compensación, en el citado artículo se estableció que dos tercios de los ingresos que generasen estos tráficos serían entregados a Midi.⁴⁶

Primeros contratiempos

El primero de los problemas que tuvo que afrontar el nuevo ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa fue la previsible competencia de los trenes de la Compañía del Norte. Ésta pronto pudo constatar que, en el mes de diciembre de 1912, su tráfico en este trayecto se contrajo un 20% y, en enero de 1913, en un 50%, como consecuencia de la inauguración del ferrocarril de vía estrecha.

Para hacer frente a su rival, Norte decidió, en febrero de 1913, reducir sus tarifas en un 37%, lo que le permitió incrementar ese mes la demanda en un 9% y, ante el éxito de esta medida, en los meses de marzo, abril y mayo, el descuento se elevó al 48%, lo que repercutió en una nueva recuperación del tráfico de viajeros en un 36%.⁴⁷

Con su guerra tarifaria, Norte pretendía forzar al nuevo ferrocarril a suscribir un convenio de colaboración que permitiese a esta empresa:

- Conservar íntegros sus ingresos en el trayecto de San Sebastián a Hendaya
- Reducir sus trenes y, por tanto, sus gastos de explotación en este trayecto
- Permitir a Norte reducir las grandes aglomeraciones en los días festivos
- Obtener una participación sobre los nuevos tráficos que podía generar el frecuente servicio de trenes del «Topo».⁴⁸

Las medidas adoptadas por Norte pronto dieron sus frutos y, en junio de 1913, la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa inició las negociaciones en base a los siguientes puntos:

- 1º.- Las dos compañías establecerían tarifas idénticas entre San Sebastián y Hendaya.
- 2º.- El ferrocarril de la frontera entregaría a Norte el 20% de los ingresos que generase el tráfico de viajeros entre San Sebastián, Irún y Hendaya.
- 3º.- La Compañía del Norte reduciría sus servicios de trenes-tranvía entre San Sebastián, Irún y Hendaya.⁴⁹

El convenio entre ambas compañías fue aprobado por el Consejo de Administración del ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa el 15 de julio de 1913 y, el 16 del mismo mes por el de la Compañía del Norte. De este modo, los rectores del «Topo» lograban frenar la competencia de la poderosa Compañía del Norte pero a un alto precio, el 20% de sus ingresos en los tráficos a Irún y Hendaya.⁵⁰

⁴⁶ *Journal Officiel de la République Française*, N° 104, 17 de abril de 1914, p. 3548.

⁴⁷ Archivo Histórico del Museo del Ferrocarril de Madrid, MFM-FFE-D0313-008, pp. 3-4.

⁴⁸ Archivo Histórico del Museo del Ferrocarril de Madrid, MFM-FFE-D0313-008, p. 4.

⁴⁹ Archivo Histórico del Museo del Ferrocarril de Madrid, MFM-FFE-D0313-008, p. 6.

⁵⁰ Archivo Histórico del Museo del Ferrocarril de Madrid, MFM-FFE-D0313-008, p. 17.

A los problemas con la Compañía del Norte se sumaron otros no menos graves con la de los Ferrocarriles Vascongados y, de hecho, antes incluso de que concluyesen las obras de construcción surgieron las primeras desavenencias. En efecto, esta última sociedad consideraba que no se habían respetado las cláusulas del contrato firmado en 1910, ya que las instalaciones no eran aptas para que por ellas pudieran circular sus trenes remolcados por locomotoras de vapor, mientras que las estaciones carecían de la capacidad necesaria para atender al tráfico de mercancías previsto.

Ciertamente, la razón asistía a los responsables de los Ferrocarriles Vascongados. El equipamiento del ferrocarril de la frontera se había realizado de forma análoga a los ferrocarriles interurbanos norteamericanos y belgas, con instalaciones más propias de un tranvía que de un tren convencional. De hecho, las estaciones apenas disponían de vías de estacionamiento y la longitud entre piquetes no admitía trenes de gran longitud. Además, carecía de tomas de agua o puentes giratorios que permitiesen, tal y como se había previsto en el convenio suscrito por ambas empresas, la utilización de locomotoras de vapor en el arrastre de los trenes de mercancías. Por otra parte, la electrificación era también de tipo tranviario y no admitía, ni el desarrollo de grandes velocidades, ni la utilización de locomotoras de gran potencia.

La prolongación de la línea a Hendaya no supuso ninguna mejora en este sentido y, de hecho, las instalaciones del ferrocarril de la frontera en la terminal de Midi se reducían a la mínima expresión: una vía y un andén para el servicio de viajeros, y otra de apartado para el trasbordo de mercancías. Dada la insuficiencia de estas dependencias, no es de extrañar que Ferrocarriles Vascongados se viera obligada a rechazar un contrato para el transporte de 8.000 toneladas de hierros desde la fábrica de La Basconia, situada en Ariz, hacia Francia.⁵¹

Ante esta situación, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados notificó, el 21 de noviembre de 1914, que no estaba dispuesta a asumir los compromisos de adquisición de acciones y obligaciones que regulaba el convenio de 1910. Tras diversos intentos de negociación, los promotores del ferrocarril de la frontera terminaron por demandar judicialmente a Vascongados por incumplimiento de contrato y, en enero de 1916, procedieron a suspender el tráfico combinado entre ambas empresas.

Como era de esperar, el proceso judicial establecido estuvo marcado por sentencias y apelaciones de distinto signo. Mientras las diferencias se dirimían en los tribunales, Vascongados realizó todo tipo de gestiones para forzar al ferrocarril de la frontera a aceptar sus demandas, amenazando incluso con la construcción de una nueva vía paralela entre San Sebastián y Hendaya cuyo estudio fue encomendado, el 27 de noviembre de 1917, al ingeniero José Irigoyen.⁵² Pocos días más tarde, el 13 de diciembre de 1917, una Real Orden obligó al restablecimiento del tráfico combinado.⁵³

Las primeras sentencias fueron desfavorables a Vascongados, de modo que esta empresa recurrió al Tribunal Supremo y contrató para la defensa de sus intereses al influyente abogado y político liberal Santiago Alba, quién logró que, el 21 de junio de 1921, quedasen desestimadas las demandas del ferrocarril de la frontera.⁵⁴ Tras la sentencia del Tribunal Supremo, las relaciones empresariales entre los Ferrocarriles Vascongados y la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera quedaron definitivamente rotas.

A los conflictos con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, pronto se sumó un nuevo problema: el estallido de la Primera Guerra Mundial y su repercusión sobre el tráfico internacional entre un país en guerra como Francia y la neutral España. En efecto, el gobierno francés limitó

⁵¹ Guericabeitia (1982), p. 46.

⁵² AMFV, Fondo Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones*, N° 2, p. 159.

⁵³ AMVF, Fondo Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones*, N° 2, p. 375.

⁵⁴ AMVF, Fondo Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración*, N° 2, pp. 333-334.

notablemente el servicio y, además, estableció estrictos controles sobre el tráfico de viajeros y mercancías, tanto para evitar el paso de posibles espías, como la huída de capitales o de desertores que intentasen evitar ser movilizados por el ejército. De este modo, como señalaba la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa en su memoria del ejercicio de 1918, «las continuas trabas y dificultades que el gobierno francés venía imponiendo a los viajeros que deseaban entrar en la República vecina, se fueron acrecentando más y más por consecuencia de la guerra europea, hasta el punto de prohibir durante algún tiempo, no sólo la entrada de viajeros, sino incluso nuestro propio servicio, teniéndonos que contentar con un servicio hasta Irún sólo».⁵⁵

El periodo de entreguerras

Finalizada la guerra, se restableció la normalidad en el tráfico ferroviario internacional. Sin embargo, la positiva evolución del tráfico y de los ingresos no resultaba suficiente para poder hacer frente al grave endeudamiento que arrastraba la Compañía del ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa situación, por otra parte, similar a otras empresas del entorno con las que mantenía importantes relaciones accionariales.⁵⁶ Para intentar superar esta situación, el 24 de octubre de 1923 se constituyó, ante el Notario de Bilbao Don Celestino M^a Arenal, la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías (en adelante SEFT). El objetivo de la nueva Compañía era la compra, construcción, establecimiento y explotación de ferrocarriles y tranvías, disponiendo para ello de un capital social de 15 millones de pesetas divididas en 24.000 acciones ordinarias y 6.000 preferentes, con el siguiente reparto:

- 2.400 acciones a favor de la Compañía del Tranvía de Irún a Fuenterrabía.
- 6.000 acciones a favor de la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa.
- 4.000 acciones a favor de la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani.
- 6.000 acciones a favor de la Compañía Minera Guipuzcoana.⁵⁷

Quedaban en cartera 6.000 acciones, mientras que la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa recibía las 6.000 acciones preferentes de la SEFT en canje al mismo número de títulos existentes de esta empresa.

En el mismo acto de la constitución, se procedió a la emisión de 16.000 obligaciones hipotecarias de 500 pesetas cada una, con un interés al 6% anual, libres de impuestos y amortizables en 75 años a las que había de sumarse los diversos títulos de deuda que tenían en circulación las empresas integradas en la nueva sociedad de cuyo servicio se hizo cargo la SEFT. La transferencia definitiva de las diversas concesiones ferroviarias a la SEFT fue aprobada mediante la Real Orden del 26 de mayo de 1926.⁵⁸

En estos años, el tráfico internacional del ferrocarril de la frontera se vio favorecido por la inauguración de un nuevo ferrocarril eléctrico y de vía métrica, que enlazaba Hendaya con San Juan de Luz, Biarritz y Bayona. Esta línea era herencia directa de los proyectos impulsados en la década anterior por la *Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastien-Tolosa*, aunque finalmente fue materializada por una filial de los Chemins de Fer du Midi: la empresa Voies Ferrées Départementales du Midi. La nueva línea, cuya construcción se inició en 1913 pero no fue definitivamente completada hasta el 1 de julio de 1925, integró en su trazado el pequeño tranvía de

⁵⁵ Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa, *Memoria del ejercicio de 1918*, s.p.

⁵⁶ Sobre la evolución de las diversas empresas integradas en la SEFT ver, Ormaechea (1989), pp. 563-588.

⁵⁷ Ormaechea (1989), p. 583.

⁵⁸ Novo López (2005), pp. 231-237.

Hendaya a la playa, explotado hasta entonces por el ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa.⁵⁹

Lamentablemente, la vida de este nuevo ferrocarril fue efímera, ya que apenas se mantuvo en servicio durante una década, al ser clausurado el 1 de noviembre de 1935. Por otra parte, su aportación al ferrocarril de la frontera fue limitada, ya que, pese a contar con el mismo ancho de vía y disponer sus terminales en Hendaya prácticamente una a continuación de la otra, no se construyó ninguna unión física entre ambas líneas, lo que habría permitido establecer trenes directos entre San Sebastián, Biarritz y Bayona, previstos desde la inauguración del «Topo».⁶⁰

En todo caso, el progresivo crecimiento del tráfico internacional impulsó a la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías a establecer una nueva estación junto a la orilla española del Bidasoa. Tras su puesta en servicio en el verano de 1926, se procedió al traslado a la nueva dependencia, denominada Irún-Puente Internacional, de los servicios aduaneros que hasta entonces se tramitaban, por parte española, en la céntrica estación de Irún-Paseo Colón.⁶¹ Una vez superada la frontera, los viajeros debían repetir los trámites aduaneros con las autoridades francesas en una pequeña dependencia situada al efecto en la propia estación de Midi en Hendaya. El ferrocarril de la frontera estaba obligado a abonar anualmente a las autoridades aduaneras galas el coste de este servicio.⁶²

La razonable marcha económica del tren de la frontera se vio alterada a partir de mayo de 1929 como consecuencia de la electrificación del ferrocarril del Norte entre Alsasua e Irún y la consiguiente implantación de un intenso servicio de cercanías que planteó una abierta competencia, no sólo a esta línea, sino también a la de Hernani. El nuevo equipamiento permitió reducir el tiempo de viaje entre San Sebastián e Irún a 18 minutos, mientras que el «Topo» invertía para cubrir este mismo trayecto 40 minutos. Las consecuencias no se hicieron esperar y, ese mismo año de 1929, se perdieron 299.281 viajeros y 248.297 pesetas, respecto al ejercicio anterior.⁶³

Para intentar hacer frente a la nueva competencia, la SEFT solicitó al Consejo Superior de Ferrocarriles el apoyo necesario para modernizar sus instalaciones de electrificación así como para adquirir nuevos automotores, dotados de mejor aceleración. Sin embargo, tras la disolución del régimen ferroviario impuesto durante la Dictadura de Primo de Rivera, no fue posible obtener del Estado los recursos necesarios.⁶⁴ Por ello, tras el buen resultado que ofrecieron los primeros automotores diesel-eléctricos implantados en su línea de San Sebastián a Pamplona, la SEFT llegó a estudiar la posibilidad de eliminar la electrificación, que se había convertido en una de las principales limitaciones al incremento de la velocidad y potencia de sus trenes, para implantar en la línea de la frontera esta clase de vehículos.⁶⁵

La Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial

El golpe de estado contra la legalidad representada por el Gobierno de la República, del 18 de julio de 1936, que pronto degeneró en cruel Guerra Civil, vino a alterar de forma radical la vida del ferrocarril de la frontera.

⁵⁹ Vaillant (1992), pp. 238-242.

⁶⁰ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2911, 24 de diciembre de 1912, p. 590.

⁶¹ *Gaceta de Madrid*, N° 180, 26 de julio de 1926, p. 1870.

⁶² *Journal Officiel de la République Française*, N° 104, 17 de abril de 1914, p. 3548.

⁶³ SEFT, *Memoria del ejercicio de 1929*, p. 1.

⁶⁴ SEFT, *Memoria del ejercicio de 1930*, p. 2.

⁶⁵ *Ferrocarriles y Tranvías*, N° 35, enero de 1934, p. 50.

Como reacción a las primeras noticias sobre el golpe de estado militar contra la República, todas las fuerzas obreras de San Sebastián declararon la huelga general. La SEFT no fue una excepción y, desde el 19 de julio, el servicio quedó completamente paralizado. Un día más tarde, las fuerzas golpistas tomaron los principales centros de decisión de la capital guipuzcoana. Sin embargo, la rápida reacción de las milicias de izquierda forzó la rendición de los sublevados el 28 de julio.

Una vez pacificada la ciudad, las fuerzas obreras de San Sebastián decretaron, el 31 de julio de 1936, la vuelta al trabajo. Ante la ausencia de los miembros del Consejo de Administración, los empleados de la SEFT se constituyeron en Consejo Obrero y reanudaron el servicio, aunque de forma irregular hasta la caída de Irún en manos de los rebeldes el 5 de septiembre.⁶⁶

Tras la caída de San Sebastián en manos del ejército sublevado, la recuperación del servicio se vio dificultada por la falta de personal, ya que más del 60% había huido a Vizcaya, situación que, en cualquier caso, fue bienvenida por la dirección de la SEFT al considerar que así se veía libre de «elementos perturbadores y queda descargada de la excesiva plantilla que sostenía y no podía reducir por las imposiciones marxistas».⁶⁷

La SEFT reanudó el servicio en su línea de San Sebastián a Hernani el 17 de septiembre de 1936 y un día más tarde hizo lo propio en el ferrocarril del Plazaola que comunicaba con Pamplona.⁶⁸ El 24 de septiembre también se recuperó la circulación de los autobuses que esta empresa explotaba desde la capital guipuzcoana hasta Fuenterrabía, el tranvía que enlazaba esta localidad costera con Irún y la línea del «Topo», aunque con su recorrido limitado hasta Irún-Paseo Colón ya que, dadas las circunstancias del momento, no fue posible abrir el paso fronterizo. En compensación, el itinerario del autobús de San Sebastián a Fuenterrabía fue desviado para atender el Puente Internacional.⁶⁹

Se abrió así un largo paréntesis en el que el servicio del ferrocarril quedó limitado al trayecto comprendido entre San Sebastián e Irún. De hecho, hasta la ocupación alemana de la costa atlántica francesa no se restableció, y solo de forma limitada, el transporte de mercancías, aunque la SEFT confiaba en la pronta recuperación del servicio de viajeros, lo que requería realizar algunas reformas en el edificio de la estación de Hendaya.⁷⁰

El tráfico de viajeros no llegó a restablecerse durante toda la Segunda Guerra Mundial y los escasos intercambios de mercancías se vieron nuevamente suspendidos tras la liberación de Hendaya. Concluido el conflicto, era de esperar la rápida normalización de la situación pero el bloqueo impuesto por las potencias aliadas al régimen de Franco por su afinidad con las derrotadas fuerzas del Eje, supuso el completo cierre de la frontera franco-española a partir del 1 de marzo de 1946.⁷¹

La situación de bloqueo y cierre de fronteras entre Francia y España se mantuvo hasta el 10 de febrero de 1948.⁷² Un mes más tarde, el 8 de marzo de 1948 se pudo reanudar, de forma definitiva, el tráfico internacional en el ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa.⁷³ Sin embargo, en los primeros años el servicio se prestó «con un número de trenes muy restringido y con un tráfico internacional insignificante debido a las circunstancias dificultativas del tránsito fronterizo».⁷⁴

⁶⁶ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración N° 6*, p. 269.

⁶⁷ SEFT, *Memoria del ejercicio de 1936*, p. 1.

⁶⁸ *El Diario Vasco*, N° 517, 17 de septiembre de 1936, p. 2 y N° 518, 18 de septiembre de 1936, p. 3.

⁶⁹ *El Diario Vasco*, N° 523, 24 de septiembre de 1936, p. 6.

⁷⁰ SEFT, *Memoria del ejercicio de 1940*, pp. 1-2.

⁷¹ *La Voz de España*, N° 2916, 2 de marzo de 1946, p. 1.

⁷² *La Voz de España*, N° 3521, 11 de febrero de 1948, pp. 1 y 3.

⁷³ *La Voz de España*, N° 3544, 9 de marzo de 1948, pp. 1 y 3.

⁷⁴ SEFT, *Memoria del ejercicio de 1948*, p. 1.

Desde 1948

A partir del 8 de marzo de 1948, el servicio ferroviario internacional del «Topo» se ha mantenido sin grandes interrupciones. Hasta el año 1973, el servicio fue explotado por la SEFT, empresa que no pudo hacer frente a la progresiva pérdida de rentabilidad de la explotación. Esta decadencia estuvo motivada por diversos factores, entre los que cabe destacar los siguientes:

- La pérdida de centralidad que supuso la supresión del paso de sus trenes por las calles de San Sebastián que arbitrariamente impuso el Ayuntamiento de la capital guipuzcoana el 7 de junio de 1954.⁷⁵
- El progresivo desfase entre el incremento de los gastos de explotación y los ingresos, sobre todo en lo referente al capítulo de personal, cuyos haberes fueron aumentados por sucesivos decretos gubernamentales, sin que fueran adecuadamente compensados por las necesarias autorizaciones para incrementar las tarifas, problemática que fue común a la mayor parte de las explotaciones de ferrocarriles de vía estrecha y transportes urbanos durante el franquismo.
- La propia apuesta de la SEFT por la potenciación de los servicios de autobuses entre San Sebastián, Irún y Fuenterrabía, con la progresiva implantación de servicios que alcanzaron, en 1965, frecuencias de diez minutos, dados los menores costes de explotación de estos.⁷⁶

A partir de los años sesenta, la SEFT apostó abiertamente por los servicios de autobuses, hasta el punto que, en 1971, creó una sociedad filial, Interbús, a la que transfirió sus activos de carretera ante la perspectiva de un próximo abandono de la explotación ferroviaria.⁷⁷ Sin embargo, la renuncia a la concesión se retrasó, entre otros aspectos, por iniciativa de sus trabajadores que, a semejanza del modelo establecido en los transportes urbanos de Valencia por SALTUV, pretendieron constituirse en sociedad anónima laboral. Bajo la denominación social de Sociedad Anónima Laboral de Ferrocarriles Guipuzcoanos, SALFEGUI, el principal objetivo de los empleados del «Topo» era el de sustituir el servicio ferroviario convencional por el denominado «Tren vertebrado», diseñado por el inventor del Talgo, el ingeniero vizcaíno Alejandro Goicoechea.⁷⁸

Mientras los trabajadores integrados en SALFEGUI, presididos por Cruz Pascual Garrido, intentaban obtener el traspaso de la explotación, los acontecimientos se precipitaron. Debido a la precaria situación económica de la SEFT y la consiguiente falta de presupuesto para la realización de los trabajos de mantenimiento más básicos, el 29 de julio 1972 el servicio se vio interrumpido entre las estaciones de Loyola y Herrera debido al hundimiento del túnel N° 2. Pocos meses más tarde, el 10 de diciembre, se reprodujo la situación, en esta ocasión entre las estaciones de Gainchurizqueta y Ventas de Irún. Evidentemente, la explotación de una línea dividida en tres secciones incomunicadas resultaba inviable y, ante la falta de perspectivas del negocio, el 10 de enero de 1973, la empresa anunció al Ministro de Obras Públicas la renuncia a la concesión. El 29 del mismo mes, la empresa estatal FEVE se hizo cargo del servicio.⁷⁹

Ciertamente, dada la deplorable situación en la que se encontraba la línea del «Topo», con infraestructuras en el precario estado que dejaron de manifiesto los sucesivos hundimientos de

⁷⁵ *La Voz de España*, N° 5487, 8 de junio de 1954, p. 2. Sobre esta supresión, que también afectó al ferrocarril de San Sebastián a Hernani, ver Olaizola (2003), pp. 82-85.

⁷⁶ SEFT, *Memoria del ejercicio de 1965*, p. 2.

⁷⁷ SEFT, *Memoria del ejercicio de 1971*, p. 1.

⁷⁸ Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, *Expediente relativo a SALFEGUI*.

⁷⁹ Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, SEFT, *expediente de abandono de la explotación y caducidad de la concesión*.

túneles, con vías e instalaciones de electrificación que ya habían agotado su vida útil y con un material móvil que, pese a las reconstrucciones artesanales realizadas en los talleres de Rentería, resultaba completamente inapropiado para la prestación de un servicio eficaz, todo parecía indicar que el futuro del ferrocarril de la frontera se dirigía, inevitablemente, a su clausura. Además, ante la existencia de servicios de transporte público alternativos, tanto los prestados por los trenes de cercanías de Renfe como los autobuses gestionados por Interbús, el «Topo» parecía completamente prescindible. Sin embargo, no lo entendió así el presidente de FEVE, Jaime Badillo, quien decidió apostar por esta línea e impulsó su modernización.

Es preciso señalar que, una vez asumida la explotación del ferrocarril de la frontera por parte de FEVE, se entabló un proceso de negociaciones entre la empresa estatal y la SEFT para la venta de diversos bienes que no formaban parte de la concesión y, por tanto, eran propiedad de ésta, y que, además, resultaban imprescindibles para la explotación. Entre estos, cabe destacar la mitad del puente internacional sobre el Bidasoa situado en la parte francesa, valorada en 7,5 millones de pesetas. Tal y como marcaba la Ley de 9 de abril de 1914, la SEFT carecía de propiedades en Hendaya, ya que las vías que utilizaban sus trenes pertenecían a los Chemins de Fer du Midi y, a partir de 1938, a su heredera, la Société Nationale des Chemins de fer français, más conocida por sus siglas: SNCF.⁸⁰

La labor a realizar para la modernización del «Topo» era ingente ya que, prácticamente, era preciso reconstruir integralmente toda la línea. Fue necesario sanear los túneles, para lo que se aprovechó su generoso gálibo, como se ha señalado, previsto para el paso de trenes de ancho internacional, lo que permitió aprovechar el espacio disponible para reforzar las galerías mediante la superposición de nuevos revestimientos de hormigón armado sobre las estructuras originales. Se renovaron por completo carriles, traviesas, sujeciones y balasto, al mismo tiempo que se montó una nueva catenaria. El 14 de octubre de 1976 se reinauguró provisionalmente la línea, todavía con el material móvil primitivo,⁸¹ someramente acondicionado y, poco después, el 6 de mayo de 1978, éste fue reemplazado por las modernas unidades eléctricas de la serie 3.500, operación que supuso el cambio de tensión, de los 550 voltios en corriente continua originales, a los 1.500 voltios, también en corriente continua, valor común con otras electrificaciones de FEVE.⁸²

Es preciso señalar que las nuevas composiciones estaban diseñadas para la utilización de andenes elevados, que permitían la rápida entrada y salida de los viajeros en las estaciones. Sin embargo, en principio no fue posible construir un andén de estas características en Hendaya. Por tanto, los viajeros debían descender de los modernos trenes en la estación del Puente Internacional y, tras realizar los pertinentes trámites aduaneros, continuar su viaje en un viejo automotor hasta la terminal francesa. El problema solo se solventó cuando, en 1981, se inauguró una nueva estación, independiente del edificio de la antigua estación de Midi.

Entre las autoridades que asistieron a la inauguración de los nuevos trenes se encontraba Juan María Bandrés, Consejero de Transportes del recién constituido Consejo General Vasco. Unos meses después, el 1 de junio de 1979, la gestión del ferrocarril de la frontera, junto a las líneas de Bilbao a San Sebastián y de Amorebieta a Bermeo fue transferida de FEVE al ente preautonómico y, una vez consolidado el Gobierno Vasco, su explotación fue asumida por la empresa pública Eusko Trenbideak.⁸³

⁸⁰ Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, SEFT, expediente de abandono de la explotación y caducidad de la concesión.

⁸¹ *El Diario Vasco*, N° 12934, 15 de octubre de 1976, p. 2.

⁸² *El Diario Vasco*, N° 13403, 6 de mayo de 1978, p. 11.

⁸³ *Boletín Oficial del País Vasco*, 4 de junio de 1982, N° 72, pp. 1.290-1.298.

Eusko Trenbideak ha realizado una constante labor de mejora y modernización del histórico ferrocarril de la frontera en las últimas tres décadas. Por lo que respecta a su faceta internacional es preciso señalar que la integración de España en la Unión Europea en 1986 agilizó notablemente las tramitaciones aduaneras en el Puente Internacional, hasta su total eliminación tras la incorporación de nuestro país al tratado de Schengen. Poco después, deteriorado por el abandono, el edificio de la estación fue derribado y, en 2010 esta dependencia ha sido rebautizada como Irún-Ficoba, perdiéndose toda referencia a su pasado aduanero.

Conclusiones

El objetivo inicial del ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa era permitir la conexión directa de la importante red de vía métrica tejida a lo largo de la cornisa cantábrica con los ferrocarriles europeos. En este sentido, se puede afirmar que el proyecto se saldó con un estrepitoso fracaso debido a los criterios utilizados en su construcción ya que, debido a la escasa capacidad de sus instalaciones, diseñadas para un tren-tranvía interurbano y no para un ferrocarril de servicio general, el tráfico de mercancías y el de viajeros de largo recorrido en combinación con los Ferrocarriles Vascongados y otras compañías fue prácticamente testimonial.

Por el contrario, el «Topo» se convirtió en un eficaz tren de cercanías que fue capaz de hacerse un hueco en un mercado especialmente competitivo, en el que debía luchar frente a los trenes de cercanías de la Compañía del Norte (más tarde Renfe), y los tranvías, trolebuses y autobuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián.

Pese a su fracaso como eslabón fundamental para la conexión de la red de vía métrica del norte de España con los ferrocarriles europeos, el «Topo» también jugó un gran papel para facilitar a los habitantes del entorno de San Sebastián sus viajes al otro lado de la frontera, tanto para acercarse a Hendaya y otras poblaciones próximas, como para trasbordar a los ferrocarriles franceses con destino a Europa. Es decir, se convirtió en un tren de cercanías con un paradójico carácter internacional.

En la actualidad, tras la desaparición de las fronteras interiores en la Unión Europea, el «Topo» está llamado a convertirse en un eje vertebrador de la que ya se denomina «eurociudad» Bayona-San Sebastián.

Bibliografía

GUERRICABEITIA, José Antonio (1982), *100 años de la Cía de los Ferrocarriles Vascongados, 1882-1982*. Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, Bilbao.

MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte (2007): *Los belgas y los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1887-1936*, Fundación de las Cajas de Ahorros, Madrid.

NOVO LÓPEZ, Pedro A. (2005): «Luces y sombras de una red ferroviaria en el País Vasco» en *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (1992a): «El ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa (I)», *Carril*, Nº 35.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (1992b): «El ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa (II)», *Carril*, Nº 36.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (2002), *EuskoTren, 1982-2002, 20 años de progreso*. EuskoTren, Bilbao.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (2003), *El ferrocarril de San Sebastián a Hernani, 100 años de tracción eléctrica en los ferrocarriles de Euskadi*. EuskoTren, Bilbao.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (2007), *El ferrocarril de Bilbao a San Sebastián, 125 años de ferrocarril en Durango*. EuskoTren, Bilbao.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (2008), «Los orígenes de las comunicaciones ferroviarias hispano-portuguesas» *Revista de Historia Ferroviaria* N° 9.

ORMAECHEA, Ángel (1989): *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*. EuskoTren, Bilbao.

VAILLANT G. y Juanjo Olaizola Elordi (1992): «Los ferrocarriles en Iparralde» en *Ibaiak eta Haranak* N° 9. Editorial Etor, San Sebastián.

VERGEZ-LARROUY, Jean-Pierre (1995): *Les Chemins de Fer du Midi*. La Vie du Rail-La Régordane, Paris-Chanac