



José Ángel Sánchez Gallardo

Cuando tuve conocimiento de que la temática de este año de la revista *Oarso* era "Errenteria en los recorridos y Recorridos por Errenteria", inmediatamente me vino a la cabeza escribir sobre uno de los medios de transporte que más ha contribuido al desarrollo económico y sobre todo social de la villa: el "Topo".

Se cuentan por millones los viajes que durante un siglo han tenido su origen o destino en nuestra localidad y millones los viajeros que han utilizado este tren de vía estrecha para desplazarse a otras localidades limítrofes, con el fin de llegar a sus centros de trabajo o estudio, ir a realizar las compras o visitar a los familiares y amigos.

¿Un siglo? Sí, digo bien y no exagero. Este año debemos felicitar al Topo por su centenario. Se cumplen 100 años desde que el ferrocarril de vía estrecha, proyectado por Manuel Alonso Zabala, cubrió su primer recorrido entre San Sebastián e Irún.

Nos remontamos al 5 de diciembre de 1912, al día de la inauguración oficial del entonces conocido como Ferrocarril de la Frontera, aunque realmente el tren no llegó a Hendaia hasta el año

siguiente. Durante los primeros meses el tren procedente de Donostia tuvo su última parada en Irún. Y, en su recorrido, al igual que lo hace ahora cien años después, también se detenía en Errenteria para dar servicio a su población.

Retrocedamos un siglo para seguir los primeros compases del Topo. El viaje inaugural partió de la terminal situada en la céntrica calle Peñaflovida de la capital donostiarra. De allí, junto a la plaza de Gipuzkoa, partió el primer Topo, generando expectación entre los guipuzcoanos que se encontraban en los alrededores, tal y como atestiguan textos de la época:

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

Estos coches, en los que viajaban representantes de la Diputación, del Ayuntamiento, prensa y otras personas invitadas, partieron puntuales y

tras avanzar dos kilómetros de recorrido urbano por las calles Churruca, Getaria, Prim y Amara –donde alcanzaba el empalme de Ferrocarriles Vascongados– hicieron una parada especial en Loiola. El objetivo de esta parada no era otro que rendir un sentido homenaje a Plácido Allende, uno de los creadores de la línea Hernani a Hendaia, que había fallecido recientemente.

El tren continuó, cruzando el río Urumea, en túnel de más de 2.000 metros hasta alcanzar su salida por el puerto de Pasaia y luego Molinao. Desde allí, a través de un nuevo viaducto de más de 250 metros construido para soslayar varios pasos a nivel, el Topo se adentró en Erreterria. Sólo un corto túnel separaba al primer tren de esta línea de Oiartzun, Gaintzurizketa y finalmente la estación de Irún, en el Paseo de Colón.

Todo por el precio de un billete de ida y vuelta que ascendía a 2 pesetas para los viajeros de primera clase y de 1,20 para los de segunda. Un billete que se abarataba hasta los 85 y 50 céntimos si el destino era Donostia-Oiartzun, y los 25 y 15 céntimos si el trayecto era más corto, sólo hasta Loiola.

En total, 21 kilómetros de línea con casi una docena de estaciones a la que ya desde sus inicios y hasta hoy se conoció como Topo debido a que el 20% de su trazado se hace en túnel. Por esta característica, los promotores del proyecto recurrieron a la tracción eléctrica, con sistemas similares a los de los tranvías, para evitar el exceso de humos que se podrían acumular en el interior de los túneles.

Tras aquel viaje inaugural y el primero con viajeros, que se realizó el 12 de diciembre, vinieron muchos otros. El servicio ha ido creciendo, adaptándose a nuevos tiempos y necesidades, viéndose únicamente interrumpido en dos breves etapas de su historia: dos meses por la Guerra Civil, en 1936, y un período de los años 70 cuando fue transferido a FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha). Posteriormente el servicio pasó a manos de Eusko Trenbideak, sociedad pública dependiente del Gobierno Vasco –hoy Eusko Tren–, que reconstruyó toda la línea entre Donostia y Hendaia.

Erreterria, punto estratégico

La importancia y el peso que ha tenido Erreterria en el recorrido histórico del Topo es un hecho incuestionable, como así lo demuestra el hecho de que se ubicaran en esta localidad las cocheras, talleres, oficinas y la central eléctrica.

Estas cocheras, las cuales se trasladarán en breve a las nuevas instalaciones situadas en el Polígono Araso de Irún, han visto pasar en un siglo diferentes coches con diferentes avances tecnológicos, diferentes sistemas y diferentes formas.

Este material móvil y su evolución ha formado parte del paisaje de nuestro pueblo a lo largo de estos ya casi 100 años, por lo que es interesante y uno de los objetivos de este artículo conocer cuáles han sido las “unidades” que han recorrido nuestra localidad.

El Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa inició el servicio con siete automotores de bogies, construidos por la empresa aragonesa Carde y Escoriaza en 1912. Dotados de equipos de control directos de alta tensión suministrados por la empresa suiza Brown Boveri, disponían de cuatro motores de tracción, de 50 caballos de potencia y suspendidos por la nariz, mientras que la toma de corriente se efectuaba mediante liras. La carrocería era de madera y disponían de 36 asientos en su interior. Permanecieron en funcionamiento durante 66 años hasta el cambio de tensión en la línea de 1978. Durante ese periodo, estos coches experimentaron numerosas reformas y modificaciones que los dejaron prácticamente irreconocibles.

Según se describe en el libro “100 años de tracción eléctrica en los ferrocarriles de Euskadi”, una de las peculiaridades de estos vehículos era el hecho de contar con un freno de aire comprimido pero no de compresores, por lo que debían cargar el depósito de ese fluido en las estaciones de Loyola, Rentería e Irún. En 1968 fueron dotados ya de compresores procedentes de los antiguos trolebuses BUT de dos pisos de la red de San Sebastián.

En 1925 la empresa adquirió para el Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa dos automotores construidos por Carde y Escoriaza, pero en esta ocasión contaban con equipos de tracción Siemens. Ambas unidades fueron dadas de baja en 1946 tras sufrir un accidente.

En 1925 y 1930 se adquirieron, igualmente, dos locomotoras eléctricas de 300 caballos, la primera construida en Berlín por AEG y la segunda por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona. Estas unidades prestaron servicio hasta el año 1946.

El 1 de mayo de 1978 se estrenaron las unidades 3.500 en la línea del Topo. Fueron adquiridas por FEVE para modernizar los servicios de viajeros en sus líneas electrificadas. La construcción se realizó en CAF (Beasain) y sus equipos eléctricos fueron suministrados por AEG. Disponían de

4 motores de tracción, suspendidos por la nariz y que daban una potencia de 660 caballos. Contaban con freno eléctrico reostático, y por primera vez en Euskadi, con enganches automáticos Scharfemberg.



Unidad Serie 200 (Foto Eusko Tren)

Tanto los coches motores como los remolques intermedios fueron diseñados y construidos íntegramente en Euskadi por las empresas CAF y Babcock&Wilcox respectivamente. En su momento, estas unidades incorporaban las últimas novedades tecnológicas como eran los sistemas de control de tracción electrónicos (chopper), la velocidad prefijada o los bogies monomotores.

A lo largo del tiempo fueron experimentando algunas modificaciones de mayor o menor entidad, mereciendo especial relevancia la incorporación de los enganches automáticos tipo Scharfemberg, de los que carecían inicialmente.

Pero los tiempos y las necesidades cambian y así Eusko Tren, advirtiendo la necesidad de renovar unos trenes con 34 años de antigüedad, ha ido incorporando a partir del año 2011 nuevos trenes, la serie 900, construidos por CAF y que cuentan con las innovaciones más avanzadas del sector ferroviario en tecnología, fiabilidad, sostenibilidad y ergonomía.

Las unidades de la serie 900 son las que actualmente recorren las vías del Topo a su paso por Errenteria y dan servicio a sus estaciones Errenteria, Galtzaraborda y la recientemente incorporada de Fandería, abriendo así nuevos tiempos de relación entre nuestra villa y el ferrocarril.



Unidad 3.500 (Foto Eusko Tren)



Unidad 3.500 (Foto Eusko Tren)

A partir de 1990, estas unidades fueron sustituidas por los nuevos trenes de la serie 300, cuyo concepto técnico derivaba de las 3.500 si bien la principal diferencia era la presencia de bogies dotados de suspensión secundaria neumática. Fueron igualmente construidas por CAF y estaban compuestas de un coche motor y remolque con cabina.



Serie 300 (Foto Eusko Tren)

Indicar que en 1996 las unidades de la serie 200, diseñadas para su futura utilización en el Metro de Bilbao, fueron permutadas con las unidades de la serie 300.



Unidad Serie 900 (Foto Eusko Tren)



Nueva estación de Fandería, en Errenteria (Foto Eusko Tren)