



Emilio Belmonte Serrano junto al "Caballo Loco" Estación de Loyola Sn. Sn. 5 de Mayo 1959

CUARENTA AÑOS EN EL..... "TOPO"

RAMON MUGICA LECUONA Grupo Montaña Urdaburu

Para empezar, hagamos un poco de historia. " En 1902 se constituyó en Bilbao la sociedad " Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial " quien obtuvo la concesión para la construcción del Ferrocarril de Donostia - San Sebastián a Hendaia, con el deseo de alcanzar con vía métrica, la frontera. Este deseo, era también compartido por la Sociedad Ferrocarriles Vascongados S.A. la cual adquiere una parte importante de las acciones de la Sociedad antes citada, constituyéndose en una nueva, con el título de "Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa"

El 5 de diciembre de 1912 se puso en servicio, con tracción eléctrica a tensión tranviaria de 600 V en corriente continua, el tramo de Donostia a Irún, para llegar a Hendaia el 13 de julio del año siguiente.

En 1926 se constituyó la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías (S.E.F.T.) en la cual se integraron, además de la línea citada, el tranvía Donostia - Hernani y el de Irún -Fuenterrabía, tranvías que desaparecerían más tarde.

Posteriormente, la línea fue entregada al Estado, siendo explotada por la entidad F.E.V.E. y ya en 1978 se pusieron en servicio las nuevas unidades de Tren tipo 3500, de características ferroviarias y a tensión de 1500 V.c.c.

En junio de 1979 se transfiere la línea a la Comunidad Autónoma del País Vasco y en el año 1982 pasa a ser explotada por la Sociedad Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos S.A. Desde dicha fecha el Departamento de Transportes y Obras Públicas ha realizado una serie de mejoras, tanto en estaciones como en instalaciones de seguridad y material móvil "

Estas líneas están literalmente copiadas de la presentación que hace D. Josu Bergara Etxebarria en el folleto editada en noviembre de 1992 por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

Yo, dejando el orden cronológico y la historia a un lado quiero dedicar unas líneas, a varios de los acontecimientos acaecidos, algunos trágicos y otros alegres de nuestro querido ferrocarril.

Lo conocí alto y estrecho, pintado de marrón austero, pero siempre alegre, retador y oscilante, entrando y saliendo juguetón, pero seguro en los continuos y abundantes túneles; de ahí su denominación de " TOPO "

Cierto día y no ha mucho me encontré en San Sebastián, con un viejo amigo y compañero del Colegio del Sagrado Corazón de Rentería, Emilio Belmonte Serrano. Le cité a mi casa y empezamos a charlar. Yo, sabía que él conocía muchas de las vicisitudes del Topo, de las épocas eufóricas y por las penurias por las que había atravesado la Compañía.

- ¿Cuántos años en el Topo, amigo Emilio?

- Cuarenta años exactamente, repartidos entre cobrador, conductor y jefe de estación, desde el 18 de enero de 1942.

- ¿A qué se debía aquella fama de tren "fatalista" que tenía cuando éramos chicos, ya que recordarás que la gente prefería el tranvía blanco a pesar de su lentitud y sus innumerables paradas?

- Yo creo que en varios años influyó la terrible catástrofe de la inauguración de la línea hasta Hendaya en la que hubo 9 muertos y 13 heridos de importancia. Luego coincidió que fué el 13 de julio del año 1913 y el convoy lo componían el vagón 1 y el 3. La gente, antes era mucho más supersticiosa, y al haber menos tráfico, los accidentes eran menos frecuentes y pesaban más en el ánimo de la población.

- He oído hablar alguna vez de una máquina fantasma que como " el caballo loco " se escapaba y le gustaba darse unos garbeitos por ahí, ella solita.

- Una noche sobre las 8, al llegar nuestro tren a la fábrica de Gas de San Sebastián en el barrio de Amara, nos quedamos sin corriente a consecuencia de una enganchada en la línea aérea, cosa que ocurría casi a diario. Acto seguido, cogimos las banderas y nos dirigimos a quitar la tierra que se produce cuando el cable toca el carril. A unos 200 metros encontramos el cable en el suelo, lo separamos y acto se-

guido, regresamos a donde habíamos dejado el tren; y ¡cuál sería nuestra sorpresa cuando vimos que el tren había desaparecido! Echamos a correr, con el gran susto en el cuerpo, preguntando al Jefe de la Estación de Amara, quien ni lo había visto pasar. Continuamos corriendo por calles diferentes hasta que lo encontramos con los viajeros que lo habían tomado tan tranquilos, en la curva de las calles Peñaflores y Garibay. Nadie se había percatado de que el tren no llevaba conductor. La Radio Nacional dió la noticia al cabo de unos días diciendo que el Jefe de tren había sido atendido en un centro sanitario, cosa incierta, pues sólo me produjo sudores, y un gran miedo. Este hecho sirvió para acumular cargos contra la Compañía por el Sr. Alcalde de turno, que consiguió que termináramos el recorrido en Amara.

-Tengo entendido que el año de la sequía el año 1946 lo pasásteis muy mal?.

-Ese año debido a las pocas y escasas lluvias, se cortó el suministro eléctrico y pusimos en marcha la térmica que poseía la empresa, con la hermosa chimenea que todos los renterianos un poco mayores recordarán. Pero si no había corriente tampoco había carbón, empleando una masa especial de tierra negra, que no había forma de hacerla arder ante la desesperación del empleado D. Ciriaco Unzueta. También recuerdo, el famoso febrero de 1956 por sus heladas durante todo el mes que hasta los pinos se helaron. En esa temporada en algunas estaciones cuando el tren se paraba, no había forma de que echara a andar, porque los motores se tragaban la corriente por la falta de conexiones en la vía y entonces invitábamos a los viajeros a que se apearan y echaran "una meada" en las juntas de los carriles.

-Amigo Emilio ¿pero cuántos motes ha tenido ese tren. Yo recuerdo aparte del "Topo", "El Caballo Loco", "el Llanero Solitario" "el tren de los Suicidas"...

- Luego hablaremos de esto último, pero nuestro querido tren también fue bautizado por un gran dibujante en el "Diario Vasco" con el nombre de la "Rumba Eléctrica". Le dibujaba a un hombre

con la ropa hecha jirones, la maleta abierta con la ropa colgando y le decía: ¿Qué te ha pillado un terremoto? a lo que el otro contestaba. "No, es que he venido de Hendaya en el Topo...." Por lo que me dices de los suicidios, las estadísticas son bastante elocuentes y parece que se puso de moda, el tirarse al Topo. Yo pienso que las mentes enfermas caen en el tópico de la imitación, y la verdad es que nos persiguió una triste y continua fatalidad. Hubo gente proba y sensible que tuvo que sufrir muchos traumas y se llevó terribles disgustos, como el difunto José Oyarbide, conductor, hombre bueno si los ha habido, y que sin quererlo se convirtió en el hombre gafe del Topo.

- ¿Alguna anécdota más?

- Sí. Veníamos del alto de Gainchurizqueta en dirección a Irún, noté un pequeño tirón y me dí cuenta de que se había desenganchado el remolque lleno de viajeros. Saqué la manivela delantera, me cambié a la cabina trasera y a base de aguantar a pequeños golpes, frenando, frenando, conseguí llegar a la estación de Ventas.

Y para terminar y para que no falte una de bandidos y ladrones, estando en la estación de Irún, noté como un escalofrío en el cuello. Le miré al que me amenazaba con una navaja y que temblaba más que yo, le dí toda la recaudación, que eran 10.000 Ptas y se largó.

El entrañable ferrocarril, me dice Emilio, cargados sus ojos de añoranzas, cumple ahora 80 años. Estuvo a punto de desaparecer en 1974 cuando la División de Ferrocarriles ordenó su paralización, debido a la constante caída de piedras en los túneles y al pésimo estado de las vías. Afortunadamente, la mayoría de los empleados se movilizó recogiendo firmas y dirigiéndose a la F.E.V.E. consiguió con la ayuda de su Presidente D. Jaime Badillo, que tanto quiere a San Sebastián, la reconstrucción del magnífico ferrocarril que ahora disfrutamos y que ha sido mejorado por el Gobierno Vasco.

Terminando este reportaje, son las 8 de la mañana, oigo por Radio Popular que el lunes día 24 de mayo, se abre a la circulación el nuevo túnel de Anoeta. Nuestro tren se "entopará" más. ¡Alleluia!

1 La Reina Cristina, en una de las salas del benéfico establecimiento dirigiendo la palabra a un herido.

2 El Dr. Juaristi (x) en el hospital de Irún cloroformando a un herido para practicarle una operación quirúrgica.

3 El capitán de infantería D. Bernardo Asuero (1), conducido por el Dr. Celaya (D. Manuel), D. Regino Noya y un obrero. En segundo término, el Sr. Zurriarain, médico de Rentería (2), conducido por los Sres. Aguinaga, Insausti y Soraluze.

