

CENTENARIO DEL FERROCARRIL EN DEBA

El día tres de agosto de 1.993, se cumplirá el centenario, de la llegada del ferrocarril a Deba. La infraestructura ferroviaria, ocupó una extensa zona del arenal y del puerto, incluida la dársena. Este año, coincidiendo con los actos de la celebración de la entrada del primer tren en Deba, se van a recuperar, para uso público, las zonas de la estación vieja y de las cocheras, permitiendo el ensanche de la carretera y la habilitación de un parking para automóviles.



A la "Estación Vieja" llegó el primer tren de pasajeros procedente de Elgoibar. (Foto: P.A.)

ORIGEN DEL FERROCARRIL

El origen del ferrocarril se remonta a la época de la extracción de carbón en las minas de Alemania e Inglaterra.

En Inglaterra transportaba el carbón en pequeñas vagones tiradas por caballos percherones, rodando sobre tabloncillos de madera, que más tarde fueron cubiertos con láminas de chapa, (de donde viene el término: "Platelayer").

Posteriormente fueron sustituidos en su totalidad, por el hierro, debido a la iniciativa de Richard Reynolds.

A finales del siglo XVIII, James Watt, perfecciona la máquina de vapor, abriendo posibilidades reales para su aplicación a los modernos medios de transporte, que fueron desarrollados posteriormente, dando origen a la llamada primera revolución industrial.

En 1.802, Richard Trevithck, que había construido cerca de 50 máquinas de vapor fijas, fabricó los primeros carruajes impulsados a vapor. La transmisión se efectuaba por medio de una biela conectada desde el vástago del pistón a las ruedas traseras. Pero fue en el año 1804, cuando Trevithck, ideó la combinación de la locomotora de vapor y los railes, construyendo una máquina capaz de transportar 10 toneladas de mineral y setenta pasajeros, rodando a cinco millas por hora sobre rieles de hierro colado.

Si bien la locomotora de Trevithck, no tuvo demasiado éxito, constituyó sin embargo la base para desarrollos posteriores.

En 1.812, Blenkinsop y Murray consiguieron hacer funcionar con éxito, una locomotora en una línea, entre las minas de carbón de Midleton y Leeds. En 1.813, Hedley

construyó la locomotora, "Puffing Billy" para las minas de carbón de Blacket.

Finalmente fue Jorge Stephenson el verdadero creador del ferrocarril, prácticamente tal como existe hoy día. En 1.814, terminó Stephenson su primera locomotora, denominada "Blucher", para una mina de carbón. Arrastraba 30 toneladas a cuatro millas por hora. Aunque todos dudaban del éxito del transporte por ferrocarril, Stephenson continuó sus ensayos y construyó la línea férrea de Stockton a Darlington, de 16 km., de recorrido. Utilizando la locomotora: "Locomotion", fue inaugurada el 27 de setiembre de 1825; siendo el primer trayecto abierto al servicio público. En 1.827, entró en servicio en la misma línea la locomotora: "Royal George".

En 1829, Stephenson construyó, la locomotora "Rocket", (El Cobete) para el ferrocarril de Liverpool a Manchester. Consiguió un éxito total, transportando durante las primeras pruebas, treinta pasajeros a treinta millas por hora.

DESARROLLO DEL FERROCARRIL

Aunque después del éxito del ferrocarril de Stephenson, se abrió un periodo de dificultades y oposición, este medio de transporte se impuso rápidamente, extendiéndose por todo el mundo. Los americanos fueron los continuadores más inmediatos de la obra iniciada por Stephenson. En 1.830, construyeron la primera locomotora de vapor, conoci-

da con el nombre de "Best Friend" y un año más tarde, Peter Cooper, construyó su famosa locomotora, "Tom Thumb".

Entre 1.827 y 1.850, se inició la construcción de vías férreas, prácticamente en todos los países de Europa. Francia inauguró su primera línea de ferrocarril, el año 1.827. Alemania en 1.835, cubriendo un trayecto de cinco km., entre Nuremberg y Furt. En 1.835, se inauguró el ferrocarril de Budwers a Kerschbaun en Bohemia.

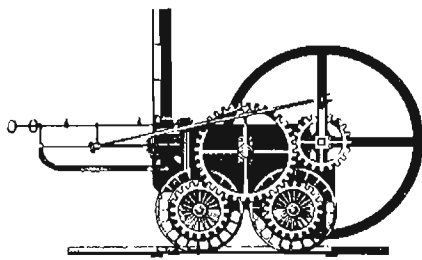
En España, la primera línea, puesta en funcionamiento fue la de Barcelona a Mataró, construida el año 1.848, a la que siguió en 1.851, la línea de Madrid a Aranjuez.

EL FERROCARRIL EN EUSKADI

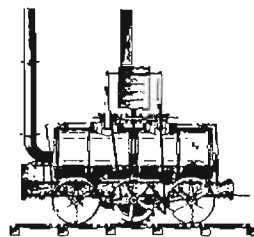
Durante los años de 1.831 y 1.832, la Diputación de Vizcaya estudió la conveniencia de construir un ferrocarril desde Bilbao a Burgos por Valmaseda, proyecto que no prosperó como consecuencia de los graves acontecimientos políticos de aquellos años.

Años más tarde surgió la idea de un proyecto de ferrocarril de Bilbao a Madrid, que más tarde reconsideraron, solicitando la concesión de una vía férrea, que partiendo de Irun y pasando por Deba, Bilbao, Burgos y Valladolid, llegaba a Madrid.

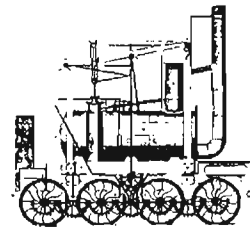
LAS LOCOMOTORAS HISTORICAS.



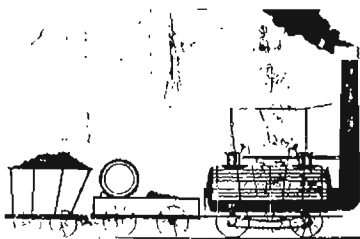
Año 1804. Trevithick.



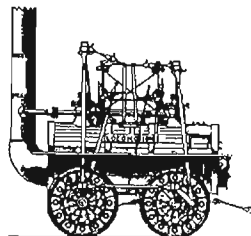
1812. Blenkinsop.



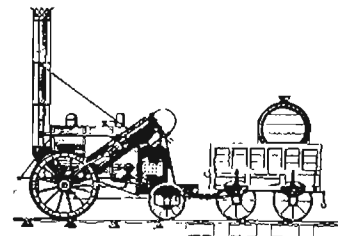
1.813 "Puffin Billy", de Hedley



Año 1814. "Blucher" de Stephenson



1825. "Locomotion" de Stephenson



1829. "Roket" de Stephenson

La concesión, fue otorgada con carácter provisional, a la Diputación de Vizcaya y al Ayuntamiento de Bilbao, el día 16 de agosto de 1.845. La concesión se mantuvo en vigor durante diez años, pero no prosperó por razones económicas.

La aprobación de la Ley General de ferrocarriles, del 3 de julio de 1.855, hizo imposible mantener la vigencia de la concesión de 1.845. En 1.856, seguía sin concretarse el enlace ferroviario de Vizcaya con Madrid e Irún.

Finalmente, pese a los intentos promovidos desde Bilbao para la construcción de un ferrocarril entre Madrid e Irún, pasando por Bilbao, el proyecto fue abandonado definitivamente. La banca de los hermanos Pereire, logró en julio de 1.856, la concesión para construir un ferrocarril de Madrid a Irún, pasando por Miranda de Ebro, Vitoria, Alsasua y San Sebastián. El uno de setiembre de 1.863, entraba en servicio el trayecto, Beasain-San Sebastián y el 15 de agosto de 1.864 entró en funcionamiento toda la línea entre Madrid-Irún y París.

El mismo año de 1.856, "perdió las esperanzas bilbainas, fundadas en una serie de apoyos que fallaron sucesivamente" se iniciaron los trámites para construir una línea férrea que partiendo de Bilbao empalmara con la de Burgos a Vitoria.

La solución, vino de la Rioja. La Diputación de Logroño, planteó a la de Vizcaya, la construcción de una línea Tudela-Bilbao. Se llegó a un acuerdo para que el tramo de Tudela-Haro, fuera financiado por Logroño y Navarra y desde Haro a Bilbao por Vizcaya. En marzo de 1.863, se inauguró el tramo Bilbao-Miranda de Ebro y en mayo, del mismo año, el de Miranda-Haro.

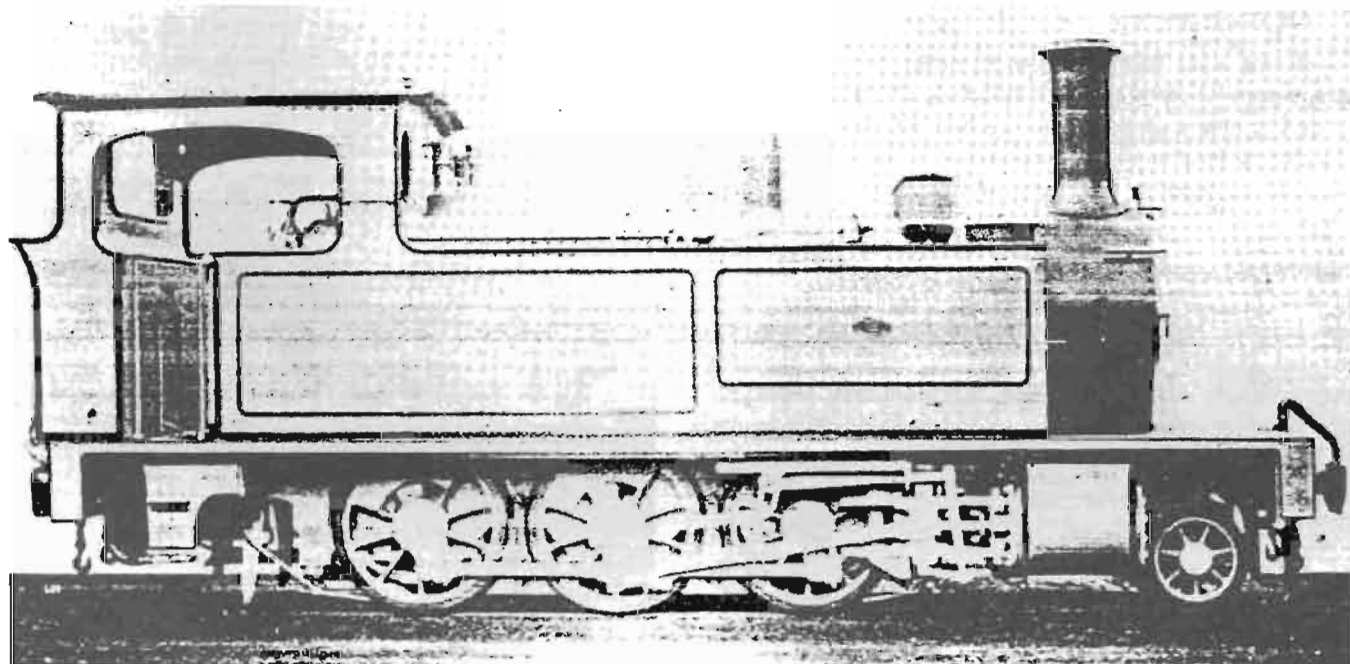
Aunque el año 1.872, el alcalde de Durango, promovió la construcción de "un ferrocarril de vía ancha" entre Bilbao y Durango, aprovechando hasta Dos Caminos, el tramo del ferrocarril de Tudela a Bilbao, el proyecto no prosperó debido a la iniciación de la segunda guerra carlista y al fracaso económico de la línea Tudela-Bilbao, que cayó en manos de la Compañía del Norte. Esta compañía rechazó el proyecto inicial del alcalde de Durango.

Los vizcainos seguían empeñados en construir un ferrocarril que conectase más directamente con Irún. El 17 de mayo de 1.880, se constituyó la "Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, de Bilbao a Durango". El servicio al público, fue inaugurado, el uno de junio de 1.882. Posteriormente, en 1.885, con el fin de empalmar con el ferrocarril del Norte, y llegar a Irún, realizando un solo trasbordo, se construyó, la "Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga". El 22 de setiembre de 1.887, entró en servicio el tramo Durango-Karkizano (Elgoibar).

El servicio de Malzaga a Bergara se inició el 1 de junio de 1.888 y el 26 de agosto de 1.889, llegó a Zumárraga.

FERROCARRIL DE ELGOIBAR A SAN SEBASTIAN

Los trasbordos en Zumárraga resultaban incómodos, razón por la cual se tomó la decisión de prolongar el ferrocarril de Elgoibar hasta San Sebastián. El 15 de julio de 1.891, consiguió Manuel Martí, la concesión por 99 años, siendo revertible al Estado de acuerdo con la Ley de ferrocarriles de 1.878, para construir un ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián.



Locomotora Nasmith-Wilson, construida en 1892 para la línea de Elgoibar a San Sebastián.
(Fotografía recogida del libro de J.A. Gericabeitia).

El tramo entre Karkizano, donde estaba emplazada la empresa siderúrgica de San Pedro, hasta Deba, fue realizado en dos años, entrando el primer tren de pasajeros en la Estación Vieja de nuestra villa, el 3 de agosto de 1.893. Casi dos años más tarde, el 9 de abril de 1.895, se inauguró el tramo de Zarauz a San Sebastián. La comunicación entre Deba y Zarauz no pudo establecerse hasta el 1 de enero de 1.901, retrasándose considerablemente, debido a la dificultad del trayecto y a la quiebra de uno de los constructores que realizaba las obras.

La apertura de los numerosos túneles, empezando por el de Meagas de 575 metros de longitud, fue muy dificultosa, solamente los que se abrieron en el término Municipal de Deba fueron los siguientes:

Nombre	Lon. en mtrs.	Punto kilométrico
Santa Catalina	979	68,11
Arranomendi	256	69,33
Mogote	26	70,14
Atxuri I	272	70,42
Atxuri II	94	70,97
Sagarbide	555	73,19

La piedra extraída del túnel, Santa Catalina, fue utilizada para rellenar parte del arenal y "sanear" la zona de la Estación, lugar donde estaba emplazado el puerto. Como cosa curiosa, cabe señalar, que el frontón Euskal-Jolas, construido el año 1.897, suponía un impedimento importante para el paso del ferrocarril, razón por la cual hubieron de desmontar el frontis y colocarlo dos cuadros más atrás.

Conforme a las fechas señaladas, hasta el 1 de enero de 1.901, el tren funcionó en un recorrido de 38 Km., en los tramos de Elgoibar a Deba y Zarauz a San Sebastián. En Deba se estableció empalme, por carretera, con los pueblos de la costa, esto es, Motrico, Ondarroa y Lequeitio.

Las primeras locomotoras de vapor, adquiridas por la Compañía para el ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, fueron de la casa Nasmith-Wilson. Se compraron cinco locomotoras, bautizadas con los nombres siguientes: Igartua, Ibaizabal, Bilbao, Tavira y Durango. En 1.894, se adquirió una locomotora de la misma marca, denominada Deva. En 1.902 se adquirieron cuatro nuevas locomotoras de la marca americana Porter, pero durante el mismo año y hasta la electrificación se fueron adquiriendo nuevas locomotoras con mejores prestaciones a la casa alemana Krauss de Munich.

El 11 de mayo de 1.906, fue constituido en Bilbao la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, producto de la fusión de las compañías: Ferrocarril Central de Vizcaya, Ferrocarril de Durango a Zumarraga y Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián.



Escudo de Ferrocarriles Vascongados. (Foto: P.A.)

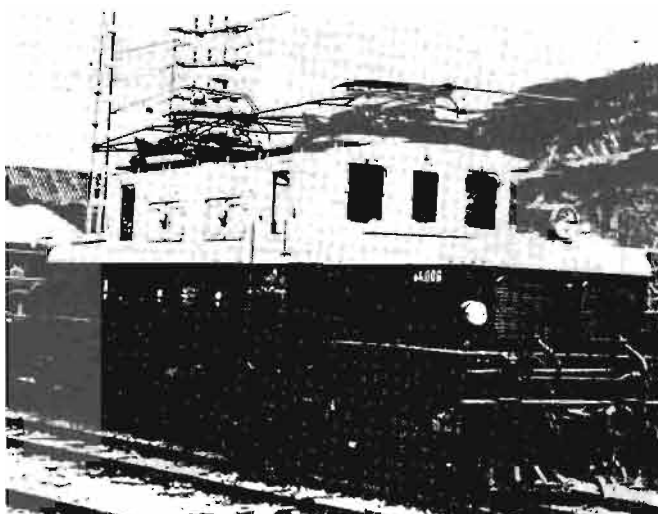
ELECTRIFICACION

Hacia el año 1.921, el Consejo de Administración de los Ferrocarriles Vascongados, encargó a los servicios técnicos de la Compañía, la elaboración de un pliego de condiciones técnicas que sirvieran de base para petición de ofertas para el proyecto de electrificación. Surgieron problemas económicos, retrasándose la asignación de proyecto.

Finalmente en Agosto de 1.926 se aprobó el proyecto de electrificación presentado por el italiano Lello Pontecorvo, otorgándose los contratos correspondientes de: Línea aérea, locomotoras eléctricas, coches motores y subestaciones.

El replanteo e instalaciones de la línea eléctrica se adjudicó el ingeniero suizo, Carlos Isler y los postes de hierro fueron contruidos por la "Compañía Anónima Basconia".

Se estudió la adquisición de locomotoras eléctricas, con capacidad para tracciar, tanto los trenes de viajeros como los de mercancías. Se hizo un pedido de diez locomotoras a la casa suiza Brown-Boueri, quien suministró el pedido completo entre el año 1.928 y principios de 1.929. Estas



Locomotora eléctrica Brown-Boveri denominada: Arrate (Foto: P.A.)



Subestación de transformación construida el año 1.929 (Foto: P.A.)

locomotoras fueron identificadas con números romanos de I al X, bautizándose además, cada una de ellas con determinados nombres de montes de Vizcaya y Guipúzcoa. Hace unos años fueron renumeradas por FEVE con la serie: 4001 al 4010. La locomotora de la fotografía, que habitualmente trabaja en la estación de Deba, lleva el número VI y el nombre del monte Arrate, habiéndose rebautizado por FEVE con el número: 4006. El año 1.931, se encargaron cuatro locomotoras, "cuya parte eléctrica se construyó en la casa sueca ASEA y la mecánica en la CAF de Beasain".

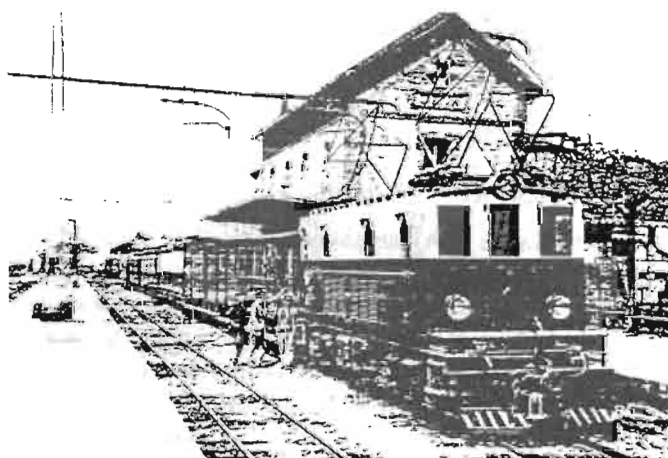
Entre 1.928 y 1.930, se pusieron en funcionamiento catorce coches motores, de construcción metálica, exclusivamente para trenes de viajeros, adquiridos a las empresas Ganz Danubios y Ganz Electriche, ambas de Budapest.

En cuanto a las subestaciones para el suministro de energía, a pesar de existir la solución de rectificadores de mercurio, el señor Pontecorvo se decidió por la solución de "conmutatrices", inversión más barata y que había dado buenos resultados a RENFE, en la línea de Irún a Alsasua. Teniendo en cuenta que las locomotoras eléctricas funcionan con corriente continua, fue necesario construir subestaciones, estratégicamente situadas, para transformar la corriente eléctrica primaria recibida a 30.000 Voltios, en corriente continua a 1.750 Voltios.

En la línea de Bilbao a San Sebastián, fue necesario construir cuatro subestaciones ubicadas en, Ariz, Durango, Deba y Lasarte.

El magnífico edificio de la subestación de Deba, fue ter-

minado el año 1.929. En la fachada principal, lleva un escudo con el anagrama de la Compañía y la fecha de terminación, realizado por el excelente maestro cantero, que dirigió las obras de cantería en Deba, Pancracio Urcaregui. La parte eléctrica, instalada en la subestación fue suministrada por la empresa suiza Oerlikon. Para el suministro eléctrico primario a 30.000 voltios, fue necesario construir una línea especial, a cuenta de la Compañía, desde San Antolín, (Elgoibar) hasta Deba. Recientemente, durante los años ochenta, las antiguas instalaciones de 1.929, fueron sustituidas por dos modernos grupos transformadores construidos por Brown-Boveri.



Tren tirado por locomotora ASEA, adquirida en 1.931

A partir del 24 de abril de 1.929, todos los trenes de la línea Bilbao-San Sebastián funcionaron con tracción eléctrica.

Se puso en marcha un servicio de lujo, mediante cuatro trenes "Pullman", dos en cada sentido, que realizaban el recorrido de Bilbao a San Sebastián en dos horas y media, cuando los trenes de vapor, tardaban tres horas y media. El 23 de agosto, el entonces jefe del Gobierno de España, General Primo de Rivera, hizo el trayecto de Bilbao a San Sebastián, viajando en coche "pullman", en dos horas 17 minutos.

El material de estos trenes fue adquirido a la casa inglesa "Leed-Forge Company". Estaba compuesto de cinco coches "pullman", de los cuales tres tenían servicio de bar y siete coches de primera clase. La composición de estos trenes de lujo era de un coche-salón de primera, y otro salón-bar, atendido por personal de coches-cama, (Wagon-Lists) siendo remolcado por un coche-motor con asientos de tercera clase.

carril supuso un avance para Deba, pero fue a costa de un gran sacrificio, incomparablemente mayor al realizado por otros pueblos por donde pasa el ferrocarril. Si para Deba se hubiera hecho el mismo planteamiento de estación y vías, similar a Eibar, Elgoibar y Zumaya, probablemente el trazado podría haber discurrido por Ozio, evitando el trazado actual.

En cualquier caso independientemente de cuál fue el posicionamiento de Deba, el trazado por Ozio hubiese resultado económicamente más caro y probablemente no se barajó o simplemente no se consideró ninguna otra alternativa distinta a la existente, debido a que el objetivo de la Compañía fue crear una serie de servicios generales para la explotación del ferrocarril.

Para comprender los objetivos de la compañía hay que tener en cuenta las razones que le llevaron a crear una infraestructura ferroviaria más compleja que la realizada en otros pueblos. Deba era un pueblo veraniego al que llegaban tre-



Vista de zona ferroviaria. Subestación y vagones de madera en vía muerta.

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

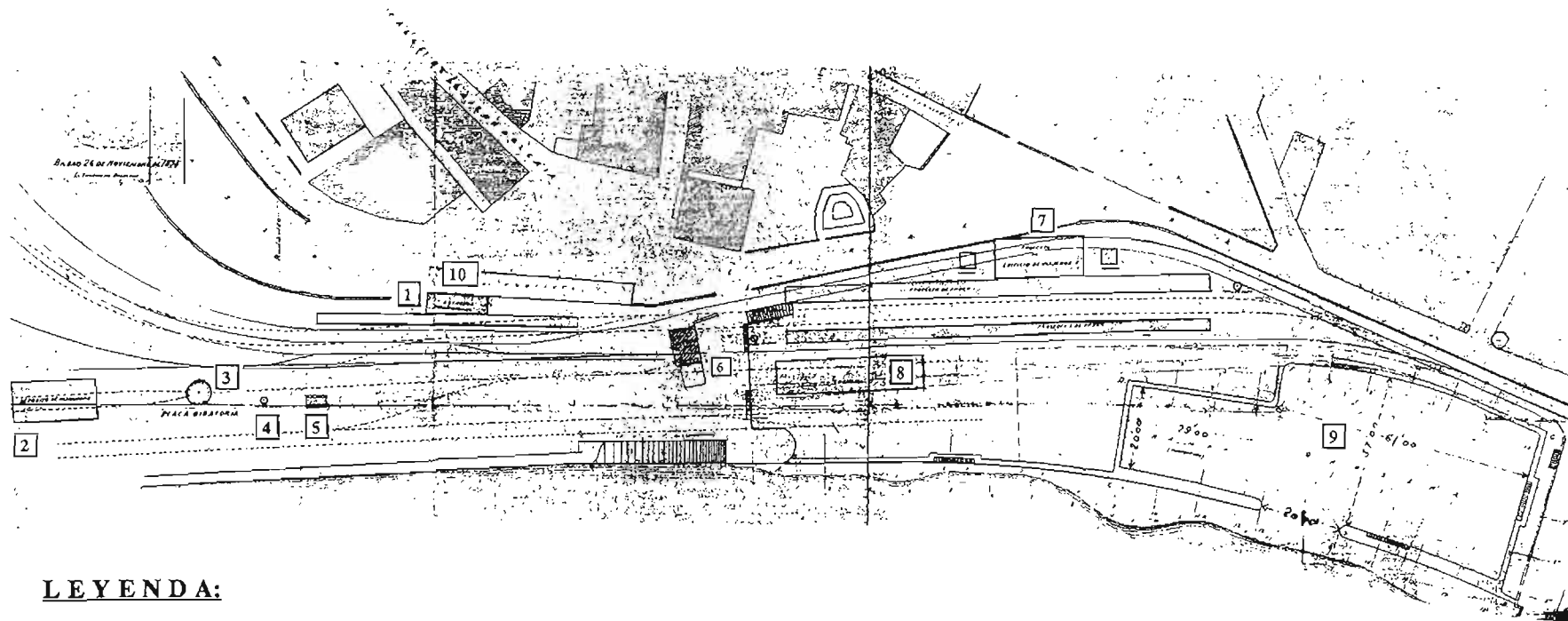
Probablemente el Ayuntamiento de Deba, consideró muy conveniente y necesario que el ferrocarril llegase a Deba. Solamente así se comprende que no ofreciese demasiada resistencia al trazado y a la ocupación de una extensa superficie de terrenos; que supuso la desaparición del puerto y la división del arenal, separando la playa del casco urbano, limitando las posibilidades urbanísticas de nuestro pueblo.

Aunque difícilmente evaluable, es indudable que el ferro-

nes especiales que necesitaban estacionarse en vías muertas, a la espera del regreso a sus estaciones de origen, y además, fue durante bastantes años final de trayecto. Esta situación requería servicios y espacio suficiente para el mantenimiento de los trenes.

Si analizamos un plano del año 1.893, podemos observar que la infraestructura ferroviaria fue realizada en fases. Primero tuvieron que derribar el matadero, para construirlo en el lugar actual. Seguidamente como las obras de la estación nueva requerían ocupar y sanear el puerto, construyeron la

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN DEBA (AÑO 1893)



LEYENDA:

- | | |
|--|---|
| <p>1 ESTACION VIEJA (Pequeña velocidad)</p> <p>2 PROYECTO DEPOSITO DE MAQUINAS DE VAPOR</p> <p>3 PLACA GIRATORIA PARA LOCOMOTORAS</p> <p>4 TOMAS DE AGUA</p> <p>5 DEPOSITO DE CARBON</p> | <p>6 MATADERO</p> <p>7 PROYECTO DE NUEVA ESTACION</p> <p>8 PROYECTO DE COCHERA PARA VAGONES</p> <p>9 PROYECTO DE NUEVA DARSENA</p> <p>10 PASEO CUBIERTO</p> |
|--|---|

D. B. BAO 26 DE NOVIEMBRE DE 1893
El Yacimiento Debeja

llamada "Estación Vieja", lugar a donde llegó el primer tren de viajeros el día 3 de agosto de 1.893. Construyeron la placa giratoria, absolutamente necesaria para que las máquinas de vapor pudieran dar la vuelta para emprender el recorrido inverso. Obviamente, las tomas de agua y el depósito de carbón, elementos imprescindibles para el funcionamiento de las locomotoras, también fueron construidos en esta primera fase.

El proyecto de cocheras para vagones, fue cambiado de emplazamiento, construyéndose en el lugar actual en contra de lo previsto en principio. Esta decisión ha impedido el ensanche de la carretera en la zona de Allica. El proyecto de depósito de máquinas no fue realizado, sin embargo se alargó el tendido de vías hasta la playa, con el objeto de cargar y transportar en vagones, arena de la playa. Finalmente, la Compañía incumplió la obligación de construir una dársena en el lugar que figura en el plano que se adjunta.

La "Estación Vieja", una vez construida la nueva, se destinó a la facturación de mercancías en régimen de "Pequeña

Velocidad", y en el área colindante se instaló una grúa y se construyó un muelle para carga y descarga de mercancías de aprovisionamientos de material para el mantenimiento de las vías.

Habiendo disminuido, en el transcurso del tiempo, la necesidad de infraestructura ferroviaria, la Compañía cedió al municipio hace algunos años, la zona de vías muertas, donde estuvo emplazada la placa giratoria para el giro de locomotoras.

En la actualidad, está en proyecto una nueva cesión que permitirá por un lado, mediante el derribo de las cocheras, el ensanchamiento de la carretera en la zona de Allica, y por otro, la urbanización y aprovechamiento para estacionamiento de vehículos, de la zona comprendida entre la "Estación Vieja" y el edificio de la subestación de transformación de energía.



Prineipios del siglo XX. Tren de mercancías tirado por locomotora Wasmith-Wilson.

BIBLIOGRAFIA:

Declaux, Isidoro. Pequeña historia de un desarrollo singular. Ediciones Induban. Año 1.975.

Deustches Museum de Munich. Catálogos y documentos varios.

Guerricabeitia, J.A. 100 años de Cia., de los ferrocarriles Vascongados. Año 1.982.

Olaizola, Juan José. Ferrocarriles y valles de Guipúzcoa. Ibaiak eta Haranak. Editora Etor (1). Año 1.989.

Salmeron, Carlos y Olaizola, Juanjo. Ferrocarriles Vascos. Historia y técnica. Terminus Editorial.

Science Museum. (Londres). Catálogos y documentos varios.

Science Museum. (Londres). The Brititish railway locomotive 1.803 - 1.853.

PATXI ALDABALDETRECU.