

BREVE HISTORIA DEL FERROCARRIL EN EL PAÍS VASCO

Juanjo Olaizola Elordi
Museo Vasco del Ferrocarril
EuskoTren

Los primeros antecedentes ferroviarios en nuestra comunidad autónoma se registran en 1832, tan sólo dos años después de la inauguración del primer ferrocarril del mundo entre Liverpool y Manchester (1830). Es en esta fecha cuando Pedro Novia Salcedo presenta el «Plan de Iguala» de mejora de los caminos del territorio Foral de Bizkaia, proponiendo la construcción de un «Camino de Fierro» entre Bilbao y Balmaseda, primer eslabón de un futuro ferrocarril que por un extremo debía de continuar hacia Burgos y Madrid y por otro hacia la frontera. El estallido de la primera guerra carlista, así como la posterior abolición de los fueros paralizaron el desarrollo del proyecto.

En 1845 fueron nuevamente las instituciones vizcaínas las que promovieron la construcción de un ferrocarril de Madrid a Irún pasando por Bilbao. Se contrató al reputado ingeniero británico Alexander Ross, quién junto a Stephenson y Brunel está considerado como uno de los padres del ferrocarril, se estudió el trazado más conveniente y se obtuvo la concesión, llegando a formarse una Compañía explotadora. Sin embargo la crisis que experimentaron las principales bolsas del mundo en aquellos años alejó los capitales y aunque se traspasó la concesión al polémico banquero José de Salamanca, el proyecto quedó frustrado nuevamente.

Los primeros ferrocarriles: La vía ancha

Las leyes de Banca de y de Ferrocarriles aprobadas por el gobierno del Bienio Liberal en 1855 y 1856, permitieron el desarrollo de importantes empresas ferroviarias así como de los necesarios órganos para la financiación de la ingente inversión necesaria para su construcción. Fue en 1856 cuando el Crédito Mobiliario Español, filial de su homónima francesa propiedad de los Hermanos Pereire, obtuvo la concesión del Ferrocarril de Madrid a Irún, pero optando por el trazado actual, que dejó a un lado Bilbao, para pasar por Vitoria y el corazón de Guipúzcoa. La decisión sobre el trazado final no fue fácil ya que tanto Navarra como Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, presionaron ante el gobierno en defensa de sus intereses. Sin embargo, finalmente fue la Diputación de Guipúzcoa la que, tras negociar directamente con la casa matriz en París, logró el trazado más adecuado a sus intereses. En 1858 comenzaron las obras que quedaron concluidas el 15 de Agosto de 1864, convirtiéndose al mismo tiempo en el primer ferrocarril internacional del Estado. Para su explotación, el Crédito Mobiliario Español constituyó una empresa filial; la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, más conocida como la Compañía del Norte.

Ante la marginación de los medios de comunicación modernos que suponía el trazado finalmente adoptado, las fuerzas políticas, sociales y económicas de Vizcaya se movilizaron con el propósito de construir un ferrocarril que permitiera la unión con la línea general del Norte. El apoyo de determinados grupos de presión de la Rioja impulsó finalmente a la construcción del ferrocarril de Tudela a Bilbao, con enlace en la primera localidad con el ferrocarril de Zaragoza a Pamplona, aunque finalmente el empalme se estableció en Castejón de Ebro, y que a su vez conectaba con la Compañía del Norte en Miranda de Ebro.

En 1858 se fundó en la capital vizcaína el Banco de Bilbao, con un objetivo prioritario: financiar las obras de construcción del ferrocarril de Tudela a Bilbao, que a diferencia del Norte, sería construido mayoritariamente con capital local. Sin embargo, el coste final del ferrocarril, inaugurado el 31 de Agosto de 1863, triplicó lo inicialmente presupuestado, por lo que desde un principio, la vida económica de la empresa fue muy difícil a pesar de que el tráfico respondió a las expectativas iniciales. Sin embargo, el estallido de la segunda guerra carlista paralizó el servicio y la empresa entró en una aguda crisis que solamente se solventaría con su absorción por parte de la Compañía del Norte en 1878.

La quiebra del ferrocarril de Tudela a Bilbao es un hecho fundamental en el desarrollo posterior de los ferrocarriles de Euskadi ya que retrajo al capital de nuevas aventuras ferroviarias y no sería hasta 1882, cuando los inversores se volvieron a interesar por este tipo de negocios con la construcción del ferrocarril de Bilbao a Durango. Sin embargo, el tren de Bilbao a Durango, que registró desde sus inicios un gran éxito económico y comercial, era de vía métrica lo que llevó a la errónea interpretación de que tan sólo los ferrocarriles de vía estrecha podían ser rentables. Esto supuso un inusitado desarrollo de esta clase de ferrocarriles construyéndose en vía métrica líneas que, como las de Bilbao a San Sebastián o de Santander a Bilbao, debieron construirse en vía normal.

Ferrocarriles mineros

Entre tanto, en la zona minera de Vizcaya surgieron diversas iniciativas para poner en comunicación las minas con la ría del Nervión, lo que permitiría la exportación masiva de minerales cuyos beneficios facilitaron más tarde la consolidación de un importante tejido industrial. La primera iniciativa partió de la propia Diputación de Vizcaya, que construyó el Ferrocarril de Triano entre los embarcaderos de Sestao (La Punta) y Ortuella, inaugurado el 26 de Junio de 1865. Esta línea fue prolongada a San Julián de Musques el 26 de Julio de 1890. Construida en vía ancha, el intenso tráfico de minerales que registró desde un inicio convirtió durante muchos años a este ferrocarril en una de las principales fuentes de ingresos de la Diputación de Vizcaya, siendo, junto al Ferrocarril del Urola del que se hablará más adelante, el único ferrocarril construido por una institución provincial en España.

El éxito del Ferrocarril de Triano impulsó a las empresas mineras a la construcción de sus propios ferrocarriles, como es el caso de Luchana Mining (1872), Sestao-Galdames (1876), Orconera (1877) y la Franco-Belga (1880), todos ellos en vía estrecha a fin de abaratar los costes de establecimiento.

Ferrocarriles de vía estrecha

Como se ha señalado anteriormente, la crisis del ferrocarril de Bilbao a Tudela alejó al capital de los negocios ferroviarios. Sin embargo, empresarios y comerciantes veían la necesidad de establecer una eficaz red de transportes que permitiera el desarrollo de la naciente industria vasca. Por ello, el éxito del primer ferrocarril de Euskadi de vía métrica y servicio público, el Ferrocarril Central de Vizcaya entre Bilbao y Durango, inaugurado el 1 de Junio de 1882, originó una verdadera fiebre de construcciones ferroviarias. Surgió así una densa red de líneas de vía métrica con las líneas de Bilbao a Las Arenas (1 de Julio de 1887), Amorebieta a Guernica (13 de Agosto de 1888), Durango a Zumárraga y ramal a Elgoibar (26 de Agosto de 1889), Bilbao-Balmaseda (5 de Diciembre de 1890), Las Arenas a Plencia (3 de Septiembre de 1893), Luchana a Munguía (9 de Julio de 1894), La Robla a Balmaseda (4 de Septiembre de 1894), Bilbao a Lezama (30 de Mayo de 1895) Zalla a Santander (20 de Junio de 1896), Castro a Traslaviña (22 de Marzo de 1898) y Elgoibar a San Sebastián (1 de Enero de 1901).

En apenas veinte años, la red de ferrocarriles de vía métrica había formado una densa malla que permitía el enlace de Bilbao con Santander y San Sebastián, así como la llegada del carbón necesario para el desarrollo de la industria, gracias al ferrocarril de La Robla y el enlace de las principales comarcas del señorío con la capital. Una vez logrado este objetivo, la inversión ferroviaria en Vizcaya se limitó a la construcción de algunos ramales y enlaces como el de Durango a Elorrio (16 de Julio de 1905) y La Industrial a Matico y Azbarren (15 de Abril de 1918). Este último permitía la unión de las líneas de Santander, San Sebastián y Plencia. La única línea de vía ancha construida en el territorio fue la del ferrocarril de Bilbao a Portugalete (24 de Septiembre de 1888), que pese a su corta longitud ofrecía un valor estratégico incuestionable al enlazar los muelles del puerto exterior de Bilbao y las principales factorías industriales, con toda la red ferroviaria española.

Finalizado el mapa ferroviario de Vizcaya, los nuevos proyectos ferroviarios tuvieron como escenario a Guipúzcoa con la construcción de diversos ferrocarriles de vía estrecha como el Topo (San Sebastián-Hendaya, inaugurado el 13 de Julio de 1913), el Ferrocarril del Plazaola (Lasarte-Pamplona, inaugurado el 20 de Enero de 1914) y el Ferrocarril del Bidasoa (Irún-Elizondo, inaugurado el 28 de Mayo de 1916).

Caso a parte en el desarrollo de la red ferroviaria vasca fue el del ferrocarril Vasco-Navarro. La concesión original fue otorgada a los Hermanos Herrán en 1882 con el objeto de construir una vía que enlazara Estella con Vitoria y Bergara. Constituida al efecto una compañía con capital británico, «The Anglo Vasco Navarro Railway», el 13 de Febrero de 1889 entraba en servicio un primer tramo entre la capital alavesa y Salinas de Léniz. Sin embargo, las dificultades financieras de la empresa paralizaron las obras cuando estaba a punto de concluirse el siguiente tramo hasta Escoriaza. A principios de siglo, debido a la insolvencia de la empresa promotora, el ferrocarril fue incautado por el Estado que nada hizo hasta que en 1914 las tres diputaciones afectadas, Guipúzcoa, Alava y Navarra, ofrecieron al Gobierno financiar las obras de la línea como anticipos al cupo que anualmente debían satisfacer a la Hacienda estatal. Llegados a un acuerdo, ese mismo año se reemprendieron los trabajos, llegando el 3 de Septiembre de 1918 los primeros trenes a Vergara. El 30 de Septiembre de 1923 entraba

en servicio el ramal de San Prudencio a Oñate y el 23 de Septiembre de 1927 el tramo de Vitoria a Estella.

Con la construcción del Ferrocarril Vasco-Navarro, todos los valles de Guipúzcoa, salvo el del Urola, contaban con servicio ferroviario. Los primeros intentos para construir una vía férrea en este estrecho valle datan de 1888 pero el capital nunca se mostró verdaderamente interesado en un ferrocarril que no ofrecía grandes expectativas económicas. Finalmente fue la Diputación de Guipúzcoa la que decidió construir el ferrocarril por su cuenta a fin de completar el mapa ferroviario de la provincia. El Ferrocarril del Urola, entre Zumárraga y Zumaya fue inaugurado el 22 de Febrero de 1926, siendo por tanto el último gran ferrocarril construido en Euskadi.

En 1927 la construcción de la red ferroviaria vasca estaba prácticamente concluida. En ese momento, los ferrocarriles del País Vasco sumaban 825 kilómetros, repartidos entre los 310 kilómetros de vía ancha, todos ellos gestionados por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y su filial del ferrocarril de Bilbao a Portugalete, y los 515 kilómetros de vía métrica, explotados por un total de 12 empresas concesionarias, todas ellas privadas con la excepción del ferrocarril de Zumaya a Zumárraga, explotado por la Diputación de Guipúzcoa, y el de Bergara a Vitoria y Estella, perteneciente a la Explotación de Ferrocarriles del Estado, primer antecedente de la actual Feve.

A finales de los años veinte del siglo pasado, el País Vasco contaba con la red ferroviaria más densa de España y una de las más importantes, tanto en kilómetros por habitante como por superficie territorial, de toda Europa. El retraso con el que este sistema de transportes había llegado a Euskadi se había visto compensado en años de vertiginoso desarrollo y modernización. Sin embargo, la red tenía algunas limitaciones entre las que cabe destacar las impuestas por los duros trazados obligados por la difícil orografía del país y especialmente forzados en el caso de las líneas de vía estrecha, así como la existencia de dos redes incompatibles por su ancho de vía, problema al que se unía su incompatibilidad con los restantes ferrocarriles europeos.

Evolución de la red

El intenso tráfico que, como regla general registraban los principales ferrocarriles de Euskadi, impulsó la mejora de sus infraestructuras durante el primer tercio de siglo con la realización de variantes de trazado, duplicación de vías y, principalmente, la electrificación de las líneas principales. De hecho, algunos ferrocarriles como el Topo y el Urola fueron eléctricos desde su inauguración. La línea de Bilbao a Plencia se electrificó en 1928, Vascongados (antiguas líneas de Bilbao a Durango, Zumárraga y Elgoibar-San Sebastián), Vitoria Estella y el tramo Alsasua-Irún del Ferrocarril del Norte en 1929, Bilbao-Portugalete, en 1933 y Vitoria-Vergara y ramal de Oñate en 1938. La tracción eléctrica representaba frente al vapor una notable mejora, no solo al eliminar los humos en los largos túneles de la red. La electricidad permitió aumentar notablemente las prestaciones del material motor, incrementar la capacidad de arrastre de las locomotoras y mejorar los tiempos de marcha. Sin embargo no todas las compañías se encontraban en tan buena situación. En 1922 el ferrocarril de Castro a Traslaviña y en 1933 el de Amorebieta a Guernica fueron incautados por el Estado al no poder hacer frente sus concesionarios a las cargas de la explotación.

Finalizada la Guerra Civil, el Estado rescató las concesiones de todos los ferrocarriles de vía ancha integrándolos en la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, más conocida por el acrónimo Renfe. Así, los Caminos de Hierro del Norte de España, El ferrocarril de Triano y el de Bilbao a Portugalete se integraron en la nueva sociedad. Sin embargo, la nacionalización no afectó a las líneas de vía estrecha que siguieron en manos de concesionarios privados, salvo los casos anteriormente señalados rescatados por el Estado y explotados directamente por la división de ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas. Esta división es el principal antecedente de Ferrocarriles de Vía Estrecha, Feve, creada en 1965 para dar forma jurídica a estas explotaciones.

Si durante la inmediata posguerra los ferrocarriles fueron un medio de transporte esencial debido a que las restricciones de combustibles líquidos y neumáticos eliminaron cualquier competencia por parte de la carretera, la mejora de la situación en los años cincuenta dio origen a la aparición de los primeros competidores, lo que unido a una nueva política de transportes centrada en la promoción de la carretera en detrimento del tren, llevó al cierre a numerosas líneas. La primera fue el ferrocarril del Plazaola, clausurado en 1953. Le siguieron el Bidasoa, en 1956, el Castro a Traslaviña en 1966, el Ferrocarril Vasco-Navarro en 1967, Matico-Azbarren en 1969, el ramal de Málzaga a Zumárraga de los Ferrocarriles Vascongados en 1972, el ramal de Durango a Elorrio y el tramo Sondica-Munguía en 1975, el Ferrocarril del Urola en 1986 y el de La Robla en 1991. Este proceso supuso la pérdida de cerca de 250 kilómetros, todos ellos de vía métrica. En todo este periodo el único tramo de nueva construcción fue la prolongación del ferrocarril de Guernica hasta Bermeo, inaugurado con gran pompa por el dictador Franco el 16 de Agosto de 1955.

Entre tanto, las líneas de vía estrecha que no eran clausuradas vieron como se incrementaban sus dificultades financieras, como consecuencia del desarrollo que paulatinamente iba adquiriendo la carretera, así como por una equivocada política del gobierno español que, por una parte, decretaba constantes incrementos de los gastos más esenciales como la energía o los salarios del personal y, por otra, no autorizaba los incrementos de tarifas necesarios para poder aumentar los ingresos a fin de compensar el crecimiento del gasto. De este modo, las empresas concesionarias fueron sucumbiendo, pasando paulatinamente a ser rescatadas por Feve. En 1962 pasa a este organismo el Ferrocarril de Santander a Bilbao, en 1972 el Ferrocarril de La Robla y los Ferrocarriles Vascongados, en 1973 el Topo y finalmente en 1977 los Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao empresa surgida en 1947 de la unión de los ferrocarriles de Plencia, Munguía y Lezama.

Los últimos años

La recuperación paulatina de los órganos de autogobierno del País Vasco tras la muerte del dictador supuso la transferencia al naciente Consejo General Vasco de las líneas de ferrocarril cuyo trazado discurría íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma Vasca. En 1979 fueron transferidas las antiguas líneas de los Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao, la línea de Bilbao a San Sebastián, el ramal de Amorebieta a Bermeo y el Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa. Todas ellas formaban una red electrificada a 1.500 voltios pero en muy precarias condiciones debido a los largos años de desinversión y sobreexplotación. Así no era raro ver trenes

de viajeros formados por locomotoras y coches que habían superado largamente los cincuenta años de servicio ininterrumpido. En manos de Feve se mantuvieron las líneas que trascienden el ámbito de la comunidad autónoma, es decir las de Bilbao a Santander y el Ferrocarril de La Robla, ambas explotadas con tracción diesel, mientras que las de vía ancha continuaron en manos de Renfe. El Ferrocarril del Urola, todavía gestionado por la Diputación de Guipúzcoa, fue transferido al Gobierno Vasco a raíz de la ley de Territorios Históricos en 1985. En 1982 se creaba la empresa Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, S.A. para gestionar las líneas cuya titularidad correspondía al Gobierno Vasco.

Los primeros pasos dados por Eusko Trenbideak fueron esenciales para garantizar la seguridad en la circulación, renovación de vías y catenarias así como consolidación de la infraestructura. Posteriormente se adquirieron modernas series de unidades como la 200 (1985) y 300 (1990) que permitieron la definitiva jubilación (y paso al Museo) de los vehículos más obsoletos. Posteriormente se han realizado importantes obras de ampliación y mejora como la doble vía de Lemona a Amorebieta y su prolongación a Durango en curso en el momento de redactar estas líneas, la variante de Arronamendi, la prolongación de la vía del barrio de la Cruz al centro de Lezama, la inauguración del ramal de acceso a Lasarte o la construcción de la nueva variante Sur de Donostia.

El año 1995 fue trascendental para la historia del ferrocarril en Euskadi al inaugurarse la primera fase del metro de Bilbao cuyas obras dieron comienzo en 1988. Se trata del tramo Casco Viejo-Plencia, en el que se integró gran parte de la línea de Bilbao a Plencia explotada hasta el momento por Eusko Trenbideak. El ferrocarril metropolitano, inaugurado el 11 de Noviembre, vio prolongada su línea hasta Bolueta en 1997 y en 2002 dio el salto a la margen izquierda, donde, progresivamente se ha ampliado el servicio hasta Baracaldo, Sestao y Portugalete y está prevista su ampliación a Santurce el año 2009. En el extremo opuesto se trabaja en la construcción de su prolongación hacia Basauri.

Tranvías

La Comunidad Autónoma de Euskadi ha contado con tranvías en Bilbao, San Sebastián e Irún-Fuenterrabía. Inicialmente de tracción animal, paulatinamente fueron electrificados, en Bilbao en 1896 y en San Sebastián en 1897, siendo ambas las primeras ciudades del estado en contar con tan modernos sistemas de transporte ya que Madrid no electrificó sus tranvías hasta 1898 y Barcelona en 1899. El tranvía de Irún a Fuenterrabía no vería electrificada su línea hasta 1917.

Tanto en Bilbao como en San Sebastián, los tranvías no se limitaron al servicio urbano, sino que crearon importantes redes de enlace con los pueblos próximos. Los tranvías de Bilbao llegaban hasta Zeanuri, Durango, Santurce y Algorta mientras que los de San Sebastián alcanzaban Tolosa Hernani y Rentería. En ambas redes se registraba un importante tráfico de viajeros pero también de mercancías, enlazando talleres y factorías con estaciones de ferrocarril y muelles portuarios.

En los años cuarenta, siguiendo la moda imperante en Francia, se inició la sustitución de los tranvías por trolebuses y más tarde autobuses, perdiendo nuestras ciudades unas

infraestructuras de transporte de incalculable valor. El último tranvía de Euskadi fue el de Arratia, definitivamente clausurado en 1964.

En el año 2002 este medio de transporte volvió a las calles de Euskadi con la puesta en servicio de la primera fase del tranvía de Bilbao, que en la actualidad enlaza Achuri con Basurto y cuyo ejemplo ha sido seguido por Vitoria, donde en diciembre de 2008 se inauguró su primera línea. Asimismo, existen proyectos para su establecimiento en el Alto Deba, Donostia, Txingudi (Irún-Fuenterrabía) y Leioa.

El futuro

La sociedad vasca es consciente de las limitaciones que conlleva el actual modelo de transporte, basado de forma mayoritaria en la carretera, por lo que la recuperación del tren en todas sus facetas, desde el transporte de mercancías hasta los servicios urbanos pasando por la alta velocidad y el desarrollo de los trenes de cercanías, es una de las claves para las políticas de transporte de los próximos años.

En la actualidad, el proyecto estrella en materia ferroviaria es la construcción de una nueva red ferroviaria que supere las principales limitaciones que imponen las infraestructuras heredadas del siglo XIX:

- Escasas prestaciones en materia de velocidad propias de unas vías excesivamente ceñidas a la difícil orografía del territorio.
- Deficientes conexiones entre las tres capitales del País Vasco, al no existir una vía directa entre Bilbao y Vitoria y ser de baja calidad las existentes entre Bilbao y San Sebastián y entre Vitoria y San Sebastián.
- Incompatibilidad, tanto de la red de vía ancha como la de vía métrica, con la red ferroviaria europea.

En efecto, el nuevo trazado permitirá la circulación de trenes de viajeros en alta velocidad lo que facilitará las conexiones tanto con Europa como con el corazón de la península ibérica. Por otra parte, su estructura en planta de Y garantiza la conexión entre las tres capitales vascas, mientras que su establecimiento con el ancho de vía internacional permitirá la conexión directa con Europa.

En todo caso, la apuesta por el ferrocarril no se limita a la construcción de una nueva red ferroviaria. Ésta se especializará en aquellos servicios para los que la red convencional no se encuentra capacitada, es decir, el transporte de viajeros a media y larga distancia y el de mercancías con origen o destino en el continente europeo. Sin embargo, la red histórica todavía es perfectamente válida para la prestación de servicios de cercanías en las principales áreas metropolitanas así como para el de mercancías con destino a la cornisa cantábrica, en el caso de la vía métrica, o al interior peninsular en el caso de la vía ancha.

Por otra parte, el desarrollo de los sistemas ferroviarios como trenes de cercanías, metros y tranvías, permitirá la potenciación de los transportes públicos en las

principales áreas metropolitanas del país. Esta es la apuesta de las instituciones vascas que se ve materializada en proyectos de inversión como EuskoTren XXI.

Industria ferroviaria

No pude concluirse este trabajo sin dedicar un pequeño capítulo a uno de los aspectos más característicos de la historia ferroviaria del País Vasco: la construcción de toda clase de equipos para la explotación del ferrocarril.

En el inicio del ferrocarril, el gobierno español otorgó libertad arancelaria para la adquisición de todo el material ferroviario preciso en el extranjero, lo que retrasó notablemente el desarrollo de una industria local del sector. Sin embargo, paulatinamente los empresarios vascos iniciaron la producción de material ferroviario hasta constituir una de las actividades más características de nuestra industria.

En 1882 emprendió Altos Hornos de Bilbao la producción de carriles. El mismo año Mariano de Corral, antecesor de los actuales Talleres de Amurrio, comenzó a fabricar vagones en Bilbao. A finales de siglo talleres de Zorroza construía puentes, placas giratorias, tomas de agua, grúas móviles, etcétera. En 1905 inició la producción la fábrica de vagones de Beasain, antecedente de la actual CAF. Talleres de Miravalles y Herederos de Múgica (San Sebastián), también producían vagones desde comienzos de siglo.

A principios de los años veinte irrumpieron en el sector tres grandes empresas: Babcock & Wilcox y Euskalduna, especializadas en la construcción de grandes locomotoras de vapor, y la Sociedad Española de Construcción Naval que, en Sestao, inicia la fabricación de locomotoras eléctricas y material remolcado. Talleres de Deusto y sobre todo JEZ de Llodio se especializaron en la producción de desvíos y aparatos de vía. Aguirena, más tarde Cenemesa y General Electrica Española, desarrollaron equipos eléctricos para las nuevas electrificaciones. Incluso algunas compañías construyeron material móvil en sus propias instalaciones, como es el caso de los Ferrocarriles Suburbanos de Bilbao en sus talleres de Luchana, Vascongados en Durango, Santander-Bilbao en La Casilla, Robla en Balmaseda o el Topo en Rentería.

En la actualidad algunas empresas han desaparecido, mientras que otras como la Naval y Babcock & Wilcox han abandonado el sector ferroviario. Sin embargo la producción de material ferroviario sigue siendo una de las más destacadas en la industria vasca. Talleres de Amurrio y JEZ son los principales fabricantes de aparatos de vía del Estado, Bombardier, heredero de la antigua General Eléctrica Española sigue construyendo equipos de tracción de alta tecnología, CAF ocupa un lugar destacado dentro de la industria ferroviaria mundial... y no hay que olvidar empresas como Talgo, cuya fábrica principal se encuentra en Rivabellosa (Alava).