

Los ferrocarriles en Bosnia-Herzegovina (1872-2000). Una historia diferente

Alfonso Marco Pérez
Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Introducción

La historia de los ferrocarriles de Bosnia-Herzegovina es verdaderamente singular por muchos motivos. Desde una perspectiva histórica, los orígenes del ferrocarril en aquel país se remontan a los tiempos del Imperio Otomano que, en 1872 construyó una pequeña línea, parte de un ambicioso enlace entre Viena y Estambul que hubiera atravesado Bosnia. De ella, sólo se construyó un pequeño tramo en ancho internacional entre Banja Luka, capital de la actual entidad serbia de Bosnia, y Bosanski Novi. Desde aquel primer ferrocarril, habría que esperar más de sesenta años para que se tendieran nuevas líneas de vía ancha.

En 1878 el Congreso de Berlín decretaba la ocupación de Bosnia por parte del Imperio Austrohúngaro. Para permitir el despliegue y aprovisionamiento del ejército austriaco se comenzó a construir de forma provisional un modesto ferrocarril de 0,760 m., con el equipamiento y material rodante excedente de una pequeña línea rumana. La ocupación militar austriaca se prolongaría hasta 1908, año en que Bosnia-Herzegovina fue incorporada a la Doble Monarquía como provincia. En esos treinta años, lo que era una red ferroviaria provisional de vía estrecha se configuró como la espina dorsal del transporte en Bosnia, una auténtica red nacional con más de 1.000 km. de líneas, en 50.000 km² y apenas millón y medio de habitantes.

La presencia austriaca en Bosnia se prolongaría hasta que la Gran Guerra acabó con los dos grandes imperios balcánicos: el Austrohúngaro y el Otomano, propiciando la constitución de la primera nación de los Eslavos del Sur: el Reino de los Serbios, Croatas y Eslovenos que, en lo ferroviario se vio en la difícil tarea de extender y reformar un sistema ferroviario obsoleto y dislocado entre territorios y sistemas diferentes.

La Segunda Guerra Mundial acabaría por destruir el frágil reino. El territorio histórico yugoslavo sería ocupado por las tropas nazis, fragmentándose de nuevo el espacio balcánico. En el caso de Bosnia, su territorio sería administrado por el estado fascista de Pavelic. La guerra dejó un terrible escenario de destrucción y muerte, sobre el que el movimiento partisano dirigido por Tito, edificó la nueva Yugoslavia, con un modelo soviético, pero con características propias que le enfrentaron con la URSS. Lo que comenzó a ser un proyecto de integración multinacional que mejoró las condiciones de vida de los ciudadanos, se vendría abajo a partir de los años ochenta, ante el estado catastrófico de la economía, la carencia de libertades y las pulsiones ultranacionalistas desatadas principalmente por el nuevo régimen postitoísta serbio.

El titánico esfuerzo reconstructor de la posguerra se vino abajo y en los años noventa se verificaría el fin de Yugoslavia, fragmentada y herida por crueles guerras y terribles acciones de limpieza étnica que volvían a traer a escena las atrocidades perpetradas por los nazis.

En los más de cien años mediante entre la inauguración del primer ferrocarril en Bosnia y el actual nuevo país independiente -con una red ferroviaria tan distinta-, desgarrado y dividido, esa tierra fronteriza entre mundos diferentes pero conciliables ha sido testigo de la historia:

los Imperios Turco y Austrohúngaro, la Yugoslavia de la monarquía serbia, la dominación del régimen fascista croata, la Yugoslavia del socialismo sui géneris de Tito, la nueva Yugoslavia de Milosevic y, finalmente, la guerra y la limpieza étnica desencadenadas en toda su intensidad en la pequeña y débil nación bosnia. Ahora, Bosnia-Herzegovina es un país único aunque poco más que nominalmente, dividida en dos entidades que actúan como naciones separadas: la Federación Bosnio-Croata y la República Srpska.

Como dijo alguien, los Balcanes producen más historia de la que son capaces de digerir, lo cual no es más que una frase brillante, pues nadie está destinado a la guerra y la discordia ni la lleva como una carga genética. La guerra y destrucción en la antigua Yugoslavia y, particularmente en Bosnia, pudieron haberse evitado o, al menos, limitado. Hoy, recién comenzado el nuevo siglo ese país se enfrenta a un futuro sombrío y lleno de interrogantes.

Desde un punto de vista ferroviario la historia de Bosnia-Herzegovina se relaciona estrechamente con los avatares sufridos por ese país: cambios de administradores, modernización de las infraestructuras y el material rodante y, sobre todo, destrucción. Grandes daños tras las dos guerras mundiales y tras la reciente ruptura de Yugoslavia a los que el ferrocarril, desde los tiempos pioneros de 1872, se ha ido adaptando penosamente a las circunstancias impuestas por la historia y, en no menor medida a las impuestas por un medio geográfico tan bello –espectacular muchas veces- como difícil.

Son esas dificultades de orden económico y, más aún técnico, las que han conferido un carácter propio a los ferrocarriles de Bosnia, a lo largo de su todavía corta y muy azarosa historia.

Las graves dificultades en la construcción y explotación de los ferrocarriles en un país con un relieve muy difícil han propiciado una historia ferroviaria rica y apasionante, llena de peculiaridades y características únicas, tanto en sus vías y trazados como en sus vehículos. Ya es relevante el hecho de que el Imperio Austrohúngaro tendiera en una de sus provincias una verdadera red ferroviaria nacional en vía estrecha, más estrecha que la vía métrica ordinaria en Europa. Las dificultades enormes de la construcción y la necesidad de conectar los principales centros estratégicos e industriales, en un territorio poco accesible, pobre y escasamente poblado, obligaron a optar por un ferrocarril económico y adaptado al máximo al terreno aunque, lógicamente ello se hiciera a cuenta de sus prestaciones: pequeños y pintorescos trenes a velocidades medias de 20 km/h.

En los antiguos ferrocarriles de Bosnia se llegaba al mar tras haber pasado por puertos de montaña cercanos a los 2.000 metros, lo que hacía necesaria la construcción de numerosos túneles, viaductos, curvas de radios muy reducidos –de hasta 35 m.- y líneas con rampas con gradientes tan grandes que hacían preciso el uso de mecanismos de cremallera.

Para la explotación de tales ferrocarriles era preciso un parque de material rodante lo más barato posible; robusto y de sencillo mantenimiento y, al mismo tiempo, altamente especializado a las condiciones de explotación y al tipo de tráfico realizado. Por ello en los ferrocarriles de Bosnia han existido vehículos tan singulares técnicamente como locomotoras a vapor de adhesión con mecanismos de cremallera; locomotoras-tanque con tender para carbón, locomotoras de rodaje 0-5-1 (probablemente las únicas del mundo en vía estrecha); locomotoras articuladas *Mallet*, numerosos modelos *Compound*, grandes tenderes de 4 ejes acoplados a pequeñas locomotoras de apenas 9 metros de longitud, para largos y duros

trayectos sin repostar agua. Además de las peculiaridades técnicas, por las líneas bosnias han circulado, junto a las primitivas máquinas fabricadas en Austria y Alemania, locomotoras de fabricación yugoslava, máquinas americanas y de las Naciones Unidas, diminutas locomotoras italianas de la Gran Guerra, máquinas abandonadas o entregadas como reparación de guerra por de los antiguos ferrocarriles del Reich alemán, de los ferrocarriles italianos, húngaros, austriacos, checoslovacos, polacos o franceses.

Junto a esta variedad de locomotoras, no ha sido menos interesante el material remolcado: desde los primitivos y minúsculos coches de 3ª y los mixtos de 1ª y 2ª clase de departamentos con tres ejes de 8 metros, a los coches descubiertos de 4ª clase de los primeros tiempos. Más adelante, a medida que la red se extendía, se hicieron necesarios nuevos vehículos más modernos y eficaces: automotores diesel de varios tipos, vagones de 4 ejes y coches de 12 metros con 4 ejes y, sobre todo, una peculiaridad única en un ferrocarril de vía estrecha de 0,760 m., el contar con coches cafetería, camas y literas, para los recorridos más largos, cercanos a las 24 horas en el recorrido Belgrado-Dubrovnik, por Visegrad, Sarajevo y Mostar. Además de la red primitiva y del singular parque de vehículos, es obligado reseñar el formidable esfuerzo de convertir esa importante red, tendida y explotada en tan difíciles condiciones al ancho internacional, complejo proceso realizado desde el final de la Segunda Guerra Mundial y terminado en lo fundamental a finales de los años sesenta, cuando la red de los ferrocarriles de Bosnia-Herzegovina deja de tener vestigios de su otrora fabulosa red de vía estrecha.

El ferrocarril fue un elemento revolucionario que, como en otros lugares, modificó las condiciones de vida de las personas y de la economía, posibilitando la movilidad en donde antes sólo había vida campesina completamente centrada en la vida local. En un país como Bosnia, el ferrocarril ha posibilitado contar con un sistema de transporte a escala nacional que a pesar de sus limitaciones, fue un factor de progreso. Y ahora, cuando aún está lejos de funcionar a pleno rendimiento, es cuando se percibe su valor en la recuperación y el desarrollo de un país hundido material y moralmente.

I. Del Imperio Otomano al Reino Yugoslavo (1872-1918)

1. Primeros pasos de una red nacional (1872-1895)

Yugoslavia ha sido, etimológicamente, el país de los eslavos del sur, aunque siempre ha coexistido con otros grupos no eslavos. Bosnia, fue pronto límite y encrucijada entre las dos áreas culturalmente dominantes del área hasta el siglo XII: el norte latino y el sur bizantino. A estas áreas se añadiría a partir del siglo XIV la procedente del Islam otomano el cual, desde un punto de expansión máxima a finales del siglo XVII, comenzaría a replegarse, llevando a los austríacos hasta el norte de la actual Bosnia, que permaneció bajo dominio otomano hasta finales del siglo XIX.

En 1878, el Congreso de Berlín decretó la ocupación de Bosnia, el Sandzak y las bocas del Kotor, en Montenegro, al Imperio Austrohúngaro, en nombre del sultán Turco y, la independencia de Serbia. Tales decisiones generaron una duradera tensión entre Serbia y la Doble Monarquía, al colocar en posición de dependencia a Serbia, que abrigaba intenciones expansionistas a costa los territorios ocupados por Austria-Hungría y buscaba el liderazgo regional en el espacio yugoslavo.

En Bosnia, el Imperio Austrohúngaro ejerció una especie de protectorado caracterizado por su “notable labor pacificadora y modernizadora”, en palabras de Francisco Veiga. Una parte muy importante de esta labor fue la de desarrollar una red ferroviaria de carácter nacional, aunque lejos de los ambiciosos planes del *Ferrocarril de Oriente (Chemins Orientaux)*, de trazar una línea Viena-Estambul, por Bosnia y el Sandzak, debido en buena parte a la rivalidad entre Austria y Serbia.

El *Ferrocarril de Oriente* fue ideado por el Barón Hirsch, constituyéndose para su construcción y explotación la *Sociedad Imperial de Ferrocarriles de Turquía*, empresa de capital francés de la que Hirsch era el principal accionista. El primer ferrocarril bosnio, tendido por los turcos, fue pues un segmento de ese gran eje. En 1872 se abrió el tramo de 87 km. de ancho internacional entre Banja Luka y Bosanski Novi, abandonado en 1875 y reabierto en 1878 por los austriacos quienes lo prolongaron hasta Dobrljin (15 km.), en la frontera con Croacia, enlazando con la línea Zagreb-Belgrado. La línea fue explotada por el ejército a través de la *Real, Imperial y Militar Compañía del Ferrocarril de Banjaluka a Doberljin (kaiserlich und königliche Militärbahn Banjaluka-Doberlin, kukMB)*, que llegaría a contar con 18 locomotoras de los tipos 020T, 030, 130 y 131T, fabricadas por *Tubize, Hanomag* y *Wiener Neustadt*.

Junto a esta línea *heredada*, la necesidad prioritaria de los austriacos era enlazar con la capital, para lo que a finales de 1878 comenzaron las obras de construcción de la línea entre Bosanski Brod, a orillas del Río Sava, en la frontera con Croacia y Sarajevo y, la capital bosnia, a lo largo del valle del Bosna. Al año siguiente el tren llegaba a Zenica (186 km.) y se concluía un enlace de ancho internacional de 3,6 km. entre la ciudad croata de Slavonski Brod, en la línea Zagreb-Belgrado y Bosanski Brod, en Bosnia, al otro lado del Sava. En 1882 se completaba el tramo Zenica-Sarajevo, de 78 kilómetros, siendo la duración inicial del trayecto completo de algo más de 10 horas, a una velocidad máxima de 40 km/h.

Para la explotación de esta línea se constituyó la *Compañía del Real e Imperial Ferrocarril de Bosnia (kaiserlich-königliche Bosnabahn, kkBB)*, operativa entre 1879 y 1895. Esta compañía encargó a la empresa *Hügel und Sager* la construcción en vía estrecha del tramo Bosanski Brod-Vranduk de 145 km., meses después prolongado hasta Sarajevo. *Hügel und Sager*, constructora del ferrocarril del Canal de Suez, optó ante la urgencia del encargo por utilizar los materiales de infraestructura y construcción y también el material rodante utilizado por la empresa en la línea rumana Timisoara-Orsova años atrás. Al retirarse en 1882 la empresa con su material rodante, sólo quedaron 2 locomotoras originales: las 020T *Auguste* y *Rama* (ésta preservada en el Museo del Ferrocarril de Belgrado), por lo que kkBB encargó nuevas locomotoras y material remolcado, llegando a contar con 35 máquinas 020T y 031T construidas por Krauss-Munich, entre 1882 y 1885.

La compañía kkBB, también terminaría en 1886 la línea de 67 kilómetros que unía Doboij con Tuzla y Simin Han, accediendo a las cuencas carboníferas de la región de Tuzla.

Una segunda fase en el tendido de vías férreas en Bosnia era el acceso al Adriático desde la capital. Y, en fases posteriores, la extensión del eje principal norte-sur, en dirección al este y oeste, además de otras líneas afluentes. Para afrontar la construcción de la línea al mar fue constituida en 1885 la *Compañía del Ferrocarril Estatal de Bosnia-Herzegovina (Bosnische-Herzegowinische Staatsbahnen, BHStB)*. Aquel año se concluía el primer tramo de la línea Sarajevo-Metkovic, en la desembocadura del Neretva, junto al Adriático, entre Mostar y

Metkovic. En los tres años siguientes se concluían los tramos Mostar-Ostozac y Ostozac-Konjic, en el valle del Neretva y, hasta 1889 no se inauguró el tramo más difícil, de 56 km. entre Konjic y Sarajevo, con rampas de hasta 65 milésimas que hacían necesario el uso de cremallera en el paso del Monte Iván, en 25 kilómetros. Los 190 kilómetros de la línea Sarajevo-Metkovic se cubrían en algo menos de 10 horas.

La misma compañía BHStB, iniciaba también a finales del decenio de 1880 el tendido de una nueva línea hacia el oeste, de unos 100 kilómetros de longitud. Desde Lasva, en la línea Brod-Sarajevo a Travnik y Donji Vakuf (1893), lugar en que la línea volvía a bifurcarse a Jajce (1895) –antigua capital medieval bosnia- y hacia Bugojno (1894), en dirección sur. Esta línea también era de muy difícil construcción y explotación, contando con rampas de 45 milésimas para el paso del Monte Komar que obligaban al uso de cremalleras entre Donji Vakuf y Jajce.

El BHStB contaba con 17 locomotoras de rodajes 121, 031T, 130T y las rarísimas 051T, fabricadas entre 1883 y 1894 por *Krauss, Klose y Floridsdorf*.

En 1895 la *Compañía del Real e Imperial Ferrocarril de Bosnia (kaiserlich-königliche Bosnabahn, kkBB)* y la *Compañía del Ferrocarril Estatal de Bosnia-Herzegovina (Bosnische-Herzegowinische Staatsbahnen, BHStB)* se fusionarían, formando la nueva *Compañía Nacional del Ferrocarril de Bosnia-Herzegovina (Bosnisch-Herzegowinische Landesbahn, BHLB)*, que funcionaría hasta el final de la Gran Guerra. El BHLB continuó la extensión de las líneas y la ampliación de los servicios.

Además de las compañías públicas señaladas, también existía una importante red de más de 300 kilómetros de líneas perteneciente a distintas compañías industriales y, sobre todo forestales, explotadas principalmente por trenes de mercancías pero también muy frecuentemente con vehículos para viajeros. Son de particular interés las líneas locales de Ilidza a los baños de la ciudad (*Banja*) (1,3 km.), el ferrocarril también local de Karanovac a Gracanica (6 km.), los ferrocarriles industriales de Semizovac a Cevljanovic (24 km.), de Podlugovi a Vares (25 km.), de Usora a Pribinic (41 km. de la *Compañía del Ferrocarril del Valle de Usora, Drzavna Sumska Zeleznica Usora-Pribinic*) y, los ferrocarriles forestales de la compañía WEO (*Waldbahn Eissler und Ortlieb*) que explotaba las líneas de Zavidovici a Olovo y Kusace (118 km.), (desde 1918 pertenecientes a ZOK, *Sumska Zeleznica Zavidovici-Olovo-Kusace*); la línea de Licka a Drvar y Ribnik (102 km.), terminada en el primer decenio del siglo XX, entre otras menores.

Los ferrocarriles en Bosnia-Herzegovina contaban en 1882 con 111 kilómetros de vías con ancho internacional y 264 de vía estrecha. Al constituirse la *Compañía Nacional de los Ferrocarriles de Bosnia-Herzegovina (BHLB)* ya eran más de 600 kilómetros de vía estrecha que, añadidos a los de vía ancha y a los locales, industriales y forestales, rebasaban los 1.000 kilómetros. El BHLB contaba en 1895 con 80 locomotoras y cerca de 1.000 vagones y coches de viajeros, con un volumen de unos 900.000 viajeros anuales y algo menos de 900.000 toneladas transportadas en 1895.

Apéndice: mapa 1

2. Expansión y auge de la red de vía estrecha (1896-1918)

Junto a varios tramos de ferrocarriles forestales terminados en el primer decenio de 1900, ya reseñados en el apartado anterior, la BHLB continuó la extensión de las líneas trazadas por las compañías públicas preexistentes y emprendió el tendido de nuevas líneas secundarias. De hecho el ritmo elevado de construcción del primer periodo continuó durante en el periodo tratado en este capítulo, aunque a partir del eje básico norte-sur, Sava-Sarajevo-Adriático. En 1901 quedó concluida la salida sur al Adriático, en el importante puerto croata de Dubrovnik, 100 kilómetros al sur del secundario puerto fluvial de Metkovic, salida marítima provisional de Bosnia, hasta la conclusión del enlace con Dubrovnik en 1901 o, la mucho más tardía prolongación de la línea entre Metkovic y Ploce.

En Gabela, ciudad bosnia fronteriza con Croacia en la línea Sarajevo-Metkovic, comenzaba una línea que ascendía desde poco más de 0 metros sobre el nivel del mar hasta los 1000 m. de altitud, cerca de la ciudad de Hum, tras haber recorrido 93 kilómetros de un terreno árido en extremo. En Hum, un nuevo ramal se dirigía hacia Trebinje para enlazar, años más tarde con Bileca y la ciudad montenegrina de Niksic, evitando las duras colinas prelitorales. En dirección al mar, comenzaba una nueva línea que en un vertiginoso descenso de menos de 20 kilómetros llegaba a Uskoplje y a Dubrovnik. En Uskoplje, la línea volvía a bifurcarse continuando por la costa hasta Montenegro, a Hercegnovi y Zelenika, en las hermosas Bocas del Kotor.

En 1902 comenzó la construcción del *Ostbahn (Ferrocarril del Este)*, que debía ser parte del ambicioso ferrocarril de oriente y quedó en un modesto ferrocarril económico de vía estrecha que, debido a la rivalidad entre el Imperio Austrohúngaro y Serbia quedó mucho tiempo limitado a territorio bosnio. En 1906, tras cuatro años de duros trabajos la línea llegaba a la frontera de con Serbia. La línea, un auténtico ferrocarril de montaña, contaba con más de 100 túneles en sus menos de 200 kilómetros de recorrido. Dejaba la capital por la parte vieja rodeando el montañoso cierre sur de la ciudad: montes Trebevic, Ravna y Jahorina –desde donde los criminales se ensañaban contra sarajevitas indefensos durante el cerco-, para alcanzar Ustipraca, lugar desde donde unos años más tarde partiría un ramal hacia Foca y Miljevina. Desde allí continuaba hasta Medjedja, en donde volvía a bifurcarse. A Uvac, en la frontera del Sandzak y, más al norte hasta Vardiste en la frontera con Serbia, por Visegrad, la ciudad del puente sobre el Drina, descrita por el nobel yugoslavo Ivo Andric.

Para atender el creciente tráfico de las líneas antiguas y de las nuevas del Adriático y del este, la *Compañía Nacional de los Ferrocarriles de Bosnia-Herzegovina* hubo de incrementar su parque de máquinas, vagones y coches de viajeros, llegando a contar en víspera de la Gran Guerra con un parque de locomotoras, bastante especializado, de casi 300 locomotoras.

El BHLB matriculó sus locomotoras con un nuevo sistema que identificaba el número de ejes motores con un número romano (I a V) y, a continuación una letra minúscula y un número ordinal que identificaba series distintas con el mismo rodaje y el orden dentro de la serie. Contaba con 52 locomotoras procedentes de las antiguas compañías, de las series IIa (020T) IIb (120T), IIc (121), IIIb (030 y 031T), IIIc de adhesión (0320T) y, Va (051T). Hasta el estallido de la guerra se incorporaron nuevas locomotoras hasta alcanzar la cifra máxima, al comienzo del primer decenio del siglo XX, de 283 máquinas. Las nuevas locomotoras de los tipos IIIa (030), IIIc (131), IIId (032T), IVa (040T), IVb (041) y Vb, de adhesión (0320). La mayor parte fueron adquiridas a *Krauss* y también algunas a *Weitzer, MAVAG* y *Floridsdorf*.

Hay que reseñar la célebre serie de locomotoras 041, posterior clase 83 en los ferrocarriles yugoslavos, conocida por los ferroviarios yugoslavos como “Chiro”. Comenzó a fabricarse en Krauss Munich en 1909 y siguió fabricándose hasta 1949, construyéndose desde el final de la Segunda Guerra Mundial en la factoría croata de Djuro Djakovic, y prestando servicio regular hasta el final de las líneas de vía estrecha en los años setenta.

El tráfico en las líneas de BHLB crecía en el periodo de forma incesante, llegando en 1900 al 1.024.000 viajeros y 971.000 tm. Con un incremento anual constante, en 1905 se rebasaban los 2 millones de viajeros y en 1907 el millón y medio de toneladas. En vísperas de la Gran Guerra las toneladas transportadas llegaban a los 2 millones y medio y los viajeros a los 3 millones y medio. El parque de vehículos era de unas 230 locomotoras, 370 coches de viajeros y 3.600 vagones (4.500 en 1918). En la BHLB trabajaban casi 7.000 trabajadores.

Los ferrocarriles de Bosnia-Herzegovina contaban en víspera de la Gran Guerra con 111,5 km. de líneas con ancho internacional; 1002 de vía estrecha públicas y 517,6 de compañías privadas industriales y forestales, con un total de 1519,6 kilómetros de vía estrecha y 1631,1 en total.

En vista de la marcha ascendente de los ferrocarriles y de las carencias importante existentes, existían ambiciosos planes de expansión truncados por el estallido de la guerra. El plan más importante era el de 1911 que preveía la construcción de varias líneas, en ancho internacional: Bosanski Novi-Bihac, B.Samac-Doboj y ensanche del tramo Doboj-Sarajevo y, en vía estrecha: Brcko-Tuzla-Bijeljina-Raca, Banja Luka-Jajce-Jablanica, , Jajce-Bugojno-Split.

II. El periodo de entreguerras (1918-1939)

1. El Reino de los Serbios, Croatas y Eslovenos (1918-41)

Las guerras balcánicas en 1912 y 1913 y la Gran Guerra provocarían en última instancia la desaparición de los Imperios Otomano y Austrohúngaro y propiciando la proclamación de Alejandro Karadjordjevic como rey del Reino de los Serbios, Croatas y Eslovenos que, junto a Serbia, agrupaba las hasta entonces provincias austrohúngaras de Dalmacia, Croacia-Eslovenia y Bosnia-Herzegovina. La nueva nación, con un sustrato común y cierta disposición a alguna clase de entendimiento, debía afrontar las graves destrucciones causadas por la guerra y el problema de las nacionalidades, enconado por la *serbianización* del reino, más aun cuando en 1929 el rey Alejandro instauró su “Dictadura Regia” en la nueva Yugoslavia.

En lo ferroviario, a las destrucciones de la guerra se agregaban los severos problemas de la compatibilidad de las distintas redes. Para su gestión fue creada la Compañía de los Ferrocarriles de Serbia, Croacia y Eslovenia, desde 1929 Ferrocarriles Nacionales de Yugoslavia (*Jugoslovenske Drzavne Zeleznice*, JDZ)

La compañía contaba con líneas de ancho internacional y con tres anchos distintos de vía estrecha (métrica, de 0,760 y 0,600), lo que dificultaba enormemente las comunicaciones y el comercio. Por ejemplo, para acceder desde Belgrado al Adriático, era imposible hacerlo por Montenegro o, al menos, por Bosnia, siendo preciso un largo rodeo para acceder a los puertos croatas. Es obvio que había que, además de incrementar el número de kilómetros de líneas, modernizar las existentes e interconectarlas a partir de una perspectiva nacional que redujera

el impacto de la discontinuidad entre redes. Por vez primera se intentaba una política integradora en Yugoslavia dando preferencia a los proyectos de líneas de vía ancha, aunque en el caso de Bosnia tuvo escasas repercusiones.

Al contar Bosnia con una red propia relativamente extensa pero aún algo desarticulada, se optó por ampliar la red de vía estrecha, postergando para una segunda fase las actuaciones de ensanchamiento y electrificación de líneas existentes. Ello a pesar de que el plan de modernización de 1920, renovado y actualizado en 1927, preveía para toda Yugoslavia la construcción de 3.000 nuevos kilómetros de vías férreas, de las que la mitad correspondían a nuevas líneas y a modernizar líneas antiguas. En Bosnia, se preveía el ensanche de la línea de Doboj a Sarajevo y Tuzla y el tendido en vía internacional del tramo Samac-Doboj, aunque las únicas obras de ensanche fueron las del tranvía de Sarajevo y, desde 1924, las de la difícil línea de montaña Bosanski Novi-Bihac-Knin, que permitiría una conexión más rápida desde Zagreb y Belgrado con Split. Estas obras quedaron paralizadas al estallar la guerra en Yugoslavia. Junto a estas obras, se construyeron unos 300 kilómetros de líneas de vía estrecha, de las cuales la mayor parte fueron en Serbia para concluir el enlace Belgrado-Uzice-Visegrad. Este eje, terminado en 1925, permitía la ansiada salida al mar de Serbia, dejando la distancia en 700 kilómetros, frente a las más de 900 por la ruta de Croacia. Aunque este ferrocarril permitió una gran descongestión del tráfico serbio, muy pronto se hizo patente la necesidad de contar con una nueva línea a través del Sandzak, con unos tiempos de viaje y una capacidad de carga más satisfactorias que las muy limitadas prestaciones del bello y pintoresco ferrocarril de vía estrecha. Ante las grandes dificultades técnicas y financieras para la construcción de este ferrocarril –terminado en 1974-, la conexión por Bosnia fue intensamente utilizada, llegándose a utilizar coches-cama, literas, cafeterías y, desde los primeros años treinta, automotores diesel que redujeron de 24 a 16 horas el tiempo de viaje entre Belgrado y Dubrovnik.

En 1939, a punto de que Yugoslavia fuera invadida por los nazis, la red de ferrocarriles en Bosnia-Herzegovina contaba con unos 1.850 kilómetros de vía estrecha y 175 de vía ancha.

2. La Segunda Guerra Mundial (1941-45)

En 1941 Hitler ordenó a Yugoslavia la adhesión al *Pacto de Hierro* lo que, aceptado por el regente Pablo, provocó la rebelión de la mayor parte de la población y del ejército, que formó un nuevo gobierno aliadófilo presidido por el general Simovic. En abril la *Wehrmacht* invadía Yugoslavia, cercando en Bosnia y forzando a la capitulación al ejército yugoslavo.

El territorio yugoslavo fue amputado y repartido entre Alemania, Italia, Hungría y Bulgaria. La nueva Serbia sería administrada por el germanófilo Nedic. También fueron independizados Montenegro, bajo tutela italiana, y Croacia que añadía Bosnia a su territorio. El nuevo Estado Independiente Croata quedó en manos del gobierno *ustaschi* ultracatólico y pro nazi de Pavelic.

Desde el comienzo de la ocupación de Yugoslavia comenzó la resistencia, encarnada en dos movimientos distintos y pronto opuestos. Uno, los *Chetnik*, dirigidos por el coronel Mihailovic de carácter ultramonárquico y proserbio y, otro, los partisanos, articulados en torno al Partido Comunista Yugoslavo y liderados por Josip Broz, “Tito”.

Ya al final de 1942, a partir de sus núcleos iniciales de Bosnia central, los partisanos controlaban buena parte de Bosnia y Croacia, convocando una asamblea legislativa y, al año siguiente, un gobierno provisional. A principios de 1944 ocupaban la mayor parte del país. Factor de importancia en la ocupación de la antigua Yugoslavia y la organización partisana fue el control de los ferrocarriles, objetivo bélico prioritario de todos los bandos.

Como es lógico no se afrontaron obras de importancia durante la guerra, a excepción de la prolongación de 26 kilómetros desde el pequeño puerto de Metkovic al de Ploce, al final de la guerra. La red bosnia de ferrocarriles pertenecía a los ferrocarriles croatas (*Hrvatske Drzavne Zeljeznice*, HDZ), aunque buena parte de las líneas fueron pronto controladas por los partisanos de Tito que llegaron a organizar su propia administración ferroviaria en las líneas bosnias controladas por ellos (*Zeljeznice Narodno Oslobodilacke Vojske*, ZNOV).

III. Bosnia: de la Yugoslavia de Tito a la ruptura (1945-1992)

El 11 de noviembre de 1945, la lista única del “Frente del Pueblo” arrasaba en las elecciones y abolía la monarquía, proclamando la República Federativa Socialista Yugoslava.

El nuevo régimen debía afrontar la reconstrucción de un país destrozado en el que habían muerto dos millones de personas. La amalgama del esfuerzo reconstructor eran Tito y su movimiento partisano que, gracias a su actividad durante la guerra, se convirtieron en depositarios de la victoria y fuerza equilibradora de las delicadas relaciones internas de la Federación.

El régimen titoísta quiso construir un socialismo autóctono federal basado en el equilibrio interétnico. En el plano económico optaba por el modelo soviético de crecimiento económico acelerado, basado en la nacionalización de la economía y la industrialización masiva y forzosa. Este modelo económico enseguida mostraría graves deficiencias estructurales, agravadas con la escisión titoísta del bloque soviético desde 1948. La singular situación de la Yugoslavia de Tito era agudamente retratada por el dicho popular que señalaba que Yugoslavia contaba con seis repúblicas, cinco naciones, cuatro lenguas, tres religiones, dos alfabetos y un partido.

En cuanto a Bosnia-Herzegovina, sus límites fueron establecidos sobre los de la provincia administrada por el Imperio Austrohúngaro entre 1878 y 1918, como entidad-tapón de los “eslavos islamizados”, evitando recurrir al trazado de complicadas fronteras étnicas. Esta república fue el emblema del intento integrador que trató de ser Yugoslavia.

La nueva Yugoslavia concitaba una adhesión real mientras el sistema se mantuvo en precario equilibrio, gracias al autoritarismo y la burocracia, organizada alrededor del culto a la personalidad del líder y perpetuado gracias al control de los medios y la preeminencia de los aparatos militar y policial, lo que junto al aumento cierto del nivel de vida desde el final de la guerra, mantenía el país unido y relativamente satisfecho, pudiendo desactivarse los numerosos conflictos existentes y latentes.

Al sobrepasar los límites de la reconstrucción y las necesidades básicas de la mayoría las dimensiones positivas de la federación quedaban pervertidas por la falta de democracia, generadora, del caos burocrático, la ineficiencia y los costes desorbitados.

En los años sesenta, ante la evidencia del deficiente funcionamiento de la economía, se intentó reformar radicalmente la economía: “un enorme cambio de decorado para interpretar la misma obra a partir de un discurso político pretendidamente original y a la vez ortodoxo”, en palabras de Francisco Veiga. Así se fueron acumulando los ingredientes de una crisis global de enormes dimensiones que cuestionaba los fundamentos del régimen. Todo ello se vio fuertemente agravado con la muerte de Tito en 1980 y la explosión de pluralismo en el este y centro de Europa desde 1986.

El otrora innovador socialismo yugoslavo era percibido como ineficaz en lo económico y regresivo en lo social, siendo Yugoslavia percibida como enemiga para las nacionalidades y una rémora para las libertades.

En materia ferroviaria el nuevo régimen debía reconstruir sus destrozadas infraestructuras haciéndolo con estándares de calidad más modernos que los ofrecidos por su extensa red básica de vía estrecha, cuyas limitaciones comenzaban a resultar insalvables para las nuevas demandas de transporte.

Todos los ferrocarriles yugoslavos fueron nacionalizados en la compañía ZTP (*Železnisko Transporto Preduzece*) desde 1954 llamada JZ hasta nuestros días (*Jugoslovenske Železnice*). En 1945, el 60% de las líneas yugoslavas, el 80% de las locomotoras, 90% de los vagones y el 61% de las obras de ingeniería estaban destruidas o inoperables. Es obvio que, en primer lugar, era preciso reconstruir siquiera fuera provisionalmente la red y después comenzar a aplicar los planes de modernización previstos al acabar la guerra. Hasta 1948, los ferroviarios yugoslavos y las “Brigadas de la Juventud” reconstruyeron las tres cuartas partes de la red. Hecho esto, los ferrocarriles yugoslavos se enfrentaban a problemas semejantes a los que tuvo la JDZ en 1918: la gran heterogeneidad de infraestructuras y material rodante.

En Bosnia-Herzegovina, tras la guerra comenzó un considerable proceso industrializador que ponía de manifiesto la inadecuación de su red ferroviaria, el 90% de la cual continuaba tendida en vía estrecha. Siguiendo un esquema de prioridades similar al de los austriacos en 1878, el primer objetivo fue el ensanchamiento de la línea a Sarajevo, con un nuevo trazado entre Bosanski Samac y Doboj, línea concluida en 1947, al mismo tiempo que la nueva estación de Sarajevo-Novu. El mismo año también se terminaban las líneas Brcko-Tuzla-Banovici y Doboj-Tuzla, permitiendo acceder a los yacimientos carboníferos del área de Tuzla. Un año después se completaba la antigua línea del ferrocarril de Oriente Banja Luka-Dobrljin hasta Doboj, enlazando con el eje norte-sur Sava-Sarajevo-Adriático y, al noroeste, se terminaba el enlace Bihac-Knin. El siguiente paso sería alcanzar el Adriático, pero las obras, ante la complejidad del trazado se demorarían hasta 1966.

Antes de 1950 el mapa del ferrocarril de vía ancha ya era parecido al actual, aunque con importantes fragmentos de vía estrecha, muchas de las cuales hubieran debido ser también modernizadas, especialmente la línea de este entre Sarajevo y Belgrado, lo que no llegaría a hacerse por lo difícil y oneroso del proyecto. Desde entonces el enlace entre Sarajevo y Belgrado se realizaría por Samac, más larga pero mucho más rápida, mientras que el enlace de Belgrado con el mar se realizaría por la nueva línea del Una (Bihac-Knin) y, desde 1974 por la línea directa Belgrado-Bar

Al final de los años fue aprobado un nuevo plan quinquenal de modernización (1957-61) sobre tres ejes: dieselización y electrificaciones, aumento de las cargas y de la velocidad

máxima (a 120-140 km/h en líneas principales) y nuevos proyectos de ensanche. Gracias a este plan comenzaron las obras de ensanche de la línea al Adriático, terminadas en 1966 debido a su gran dificultad: rampas de 24 milésimas y 106 túneles, con un tiempo de viaje de 4 horas frente a las 7 horas y media de los automotores diesel de vía estrecha. La línea sería electrificada en 1974.

Desde entonces apenas se construirían nuevas líneas. Al contrario, desde los años sesenta comenzaba a desmantelarse poco a poco la restante red de vía estrecha. En 1967 se cerraba el tramo Olovo-Han Pisejak, en 1968 el Sipovo-Mliniste y, en los años setenta fueron cerrándose progresivamente las líneas de Sarajevo a Serbia y al oeste. En 1978 fue cerrada la última gran línea de vía estrecha, el Sarajevo-Priboj, el entrañable “Tchira” y, en 1982 la última línea de vía estrecha de Bosnia, el pequeño ramal entre Bosanska Raca y Ugljevik.

Ya definida al final de los sesenta la práctica totalidad de la red bosnia, las líneas principales fueron mejoradas: en 1970 era electrificada la línea Samac-Sarajevo. En 1973 se inauguraba en Sarajevo el Control Automático de Tráfico entre Samac y Kardeljevo (actual Ploce). En 1978 se culminó la duplicación de vía entre Zenica-Doboj. En 1979 quedaba electrificada la línea entre Dobrljin y Banja Luka y Sarajevo y entre 1985 y 1987 la de Bosanski Novi-Bihac-Knin-Split. Sólo quedaron aplazadas sine die la duplicación de vía Zenica-Sarajevo y la electrificación de Doboj y Brcko a Tuzla.

En 1986 comenzaba el último proyecto de construcción de líneas de cierta envergadura: el corredor subsaviano que permitiría el enlace de Serbia con Croacia a través de Bosnia, por debajo de la línea del valle del Sava, conectando Valjevo, en Serbia, con Zvornik y Tuzla, en donde continuaría por la línea existente a Doboj y Dobrljin. Los trabajos terminaron en enero de 1992.

En los años setenta fueron puestos en servicio los trenes de mayor prestigio en Bosnia: los “Bosna Express” entre Sarajevo Belgrado y Zagreb, con confortables coches de 1ª clase remolcados por las nuevas locomotoras eléctricas serie 441 de tecnología sueca.

En 1979 llegaban los nuevos automotores húngaros 411, con los que se establecieron nuevas relaciones rápidas entre las capitales: “Olimpik Express”, con vistas a los Juegos Olímpicos de Invierno de 1984 en Sarajevo. Ese año señala el punto de máximo esplendor de los servicios ferroviarios en Bosnia y, posiblemente en Yugoslavia.

Junto a los servicios citados, en los años de preguerra, Sarajevo contaba con un número considerable de trenes y destinos: Varsovia y Estambul; el “Mostar Express” entre Kardeljevo y Stuttgart. En servicio nacional, los trenes de mayor categoría eran los “express” que con 1ª clase y restauración unían con escasas paradas y las más altas velocidades medias las principales ciudades yugoslavas. un “Bosna express” a Zagreb, vía Banja Luka y dos a Belgrado vía Samac, a una velocidad media de 90 km/h. Junto a estos, en servicio diurno circulaban “rápidos” con mayor número de paradas, a una velocidad media de unos 80 km/h. También los nocturnos, “Kozara” Kardeljevo-Ljubljana, Kardeljevo-Belgrado, Sarajevo-Zagreb, Sarajevo-Belgrado y Kardeljevo-Subotica y, los trenes a la costa adriática croata desde Zagreb, Ljubljana y Belgrado de paso por Bosnia, vía Bihac.

Además otros trenes de carácter regional y generalmente menor velocidad Maribor-Banja Luka, Zagreb-Banja Luka, Bihac-Novi Sad, Tuzla-Kardeljevo, Bihac-Belgrado (“Una

Express”) y otros servicios entre la capital y las principales ciudades bosnias: Bihac, Zenica, Kakanj, Zavidovici, Doboj, Visoko, Konjic, Mostar y Kardeljevo y otras relaciones tipo ómnibus interregionales: Podlugovi-Vares, Brcko-Tuzla, Sid-Bijeljina, Doboj-Banja Luka-Bosanski Novi.

Al margen de los trenes de viajeros, un nutrido tráfico de mercancías, especialmente en dirección al Adriático, centrado en las áreas de Zenica y Tuzla, principales centro fabriles y mineros del país. En 1992, los ferrocarriles de Bosnia disponían de 1063 kilómetros de líneas, todas de ancho internacional (además de unas decenas de kilómetros de vía estrecha y ancha dentro de factorías industriales). 795 electrificados en corriente alterna y 93 con doble vía. Contaban con un parque de 87 locomotoras diesel y otras 87 eléctricas; 434 coches de viajeros (2 restaurantes, 28 literas y 14 coches-cama), 7 trenes diesel de dos coches y 24 eléctricos de 3 coches; 9405 vagones; 7 automotores diesel y 24 eléctricos.

El tráfico en 1991 alcanzó los 16 millones de toneladas de mercancías y 6 millones de viajeros, cifras muy alejadas de los mejores años del transporte ferroviario en la antigua Yugoslavia, cuando en Bosnia se alcanzaron los 30 millones de Tm de mercancías y 13 millones de viajeros al año.

Apéndice: mapa 2

IV. Independencia, guerra y genocidio

1. La guerra (1992-95)

Tras la guerra desencadenada en Eslovenia y, sobre todo, en Croacia, Bosnia-Herzegovina constituía un doble obstáculo fronterizo a los sueños expansionistas de la “Gran Serbia”, a pesar del frágil pero auténtico equilibrio institucional entre las tres comunidades nacionales: bosnia, serbia y croata. En 1991 se proclamaron las Repúblicas Serbias de Bosnia de Bosanska Krajina, Bosnia norte, Severna Bosna y Semberija, Romanija y Herzegovina y, por parte de los extremistas croato-bosnios, las de Herzeg-Bosna y Bosanska-Posavina. Estas entidades conectaban con entes similares en Croacia y con Serbia. También fue creado el ejército y la policía serbia de Bosnia mientras el bloque serbio practicaba una política de obstrucción total en el parlamento, pese a que el gobierno bosnio aún reconocía Yugoslavia.

Tras consumarse las independencias de Croacia y Eslovenia, la idea de preservar la antigua federación yugoslava o de refundar una nueva federación, resultaba inviable. Bosnia se hallaba ante la indeseada encrucijada que había tratado de evitar: permanecer en una “Pequeña Yugoslavia” bajo la completa hegemonía serbia o optar a lo que Carlos Taibo llama “independencia por necesidad”, confiando por completo en el respaldo internacional que fue otorgado al final de 1991. La Comunidad Europea, condicionó el reconocimiento de Bosnia a la celebración de un referéndum bajo supervisión internacional y al compromiso de cumplir ciertas condiciones. Ello fue aceptado por el gobierno bosnio que, además había renunciado a su mando sobre las unidades militares de la república como muestra de su voluntad conciliadora, decisión que, sin duda, facilitó a las fuerzas serbias tomar en pocas semanas el 70% de su territorio y sitiar salvajemente la capital bosnia y otras ciudades.

Una vez hechos públicos los resultados del referéndum por la independencia comenzaba una guerra relámpago de conquista y destrucción total. Los paramilitares serbios y el ejército

yugoslavo tomaban los centros neurálgicos y cortaban las vías de comunicación, ocupando en las semanas siguientes las dos terceras partes del territorio bosnio. Una vez tomadas o cercadas las poblaciones se iniciaba inmediatamente la destrucción indiscriminada de cualquier edificio civil, religioso y cultural: centrales eléctricas, depósitos, bibliotecas, mezquitas, escuelas y hospitales. Desde entonces y durante cuatro largos años, los asesinatos, las extorsiones, la miseria y la degradación, el pillaje, las colas de refugiados y la limpieza étnica a una escala desconocida en Europa desde el final de la Segunda Guerra Mundial, se adueñaron de Bosnia-Herzegovina y de los titulares de prensa.

Desde una perspectiva ferroviaria, las fuerzas serbias tomaron rápidamente los nudos de Bosanski Novi, Brcko y Doboj; volaron 30 puentes, principalmente los del Sava en Bosanski Brod, Bosanski Samac y Brcko que aislaron Bosnia de Croacia, así como otros sobre el Neretva, cortando también la comunicación con el Adriático. Así, la población y el improvisado ejército bosnio, la *Armija*, quedaron incomunicados, imposibilitando la movilización de tropas y suministros y la huida de civiles.

Los ferrocarriles fueron pues blanco principal durante la guerra. Fueron intensamente bombardeadas estaciones, subestaciones, depósitos, instalaciones de seguridad y comunicaciones, señalizaciones y material rodante. Fueron destruidos o robados y llevados a territorio serbio 367 de los 407 coches, 6600 vagones y 140 de 174 locomotoras. Ante las graves destrucciones, fueron rescatadas numerosas locomotoras de vapor abandonadas desde hacía años, particularmente las alemanas “locomotoras de guerra” de los tiempos de la Segunda Guerra Mundial de la series 33 y las americanas de 1945 de la serie 62.

Los costes de la destrucción se estiman en 41 millones de dólares en la infraestructura, 44 en el equipo eléctrico, 764 en el material rodante y 151 de otros equipos, un coste total estimado por la Unión Europea en más de 1.000 millones de dólares. Al acabar la guerra sólo funcionaban 275 kilómetros de vías, la mayor parte de ellos en las zonas de Herzegovina controladas por los extremistas croatas y en las zonas serbias.

Al estallar la guerra, de la administración federal ferroviaria (*Zeljeznice Bosna i Herzegovina*, ZBH) se escindió una nueva compañía para los ferrocarriles de los territorios serbios (ZRS) que administraba 490 kilómetros de líneas y, hasta la constitución de la Federación Bosnio-Croata en 1994, otra para las líneas dominadas por los ultranacionalistas croatas (ZHB), con unos 120 kilómetros, correspondientes al tramo Mostar-Ploce.

2. Bosnia hoy

Tras más de tres años de guerra y limpieza étnica, los acuerdos de Dayton, rubricados en París en diciembre de 1995, fueron la culminación de la necesidad de la comunidad internacional de firmar una paz, cualquier paz. Por una parte, el gobierno legítimo de Bosnia-Herzegovina y la población leal a ese proyecto multiétnico seguían impotentes para revertir los resultados de la guerra y la masacre. Por otra, los agresores se encontraban al límite de sus posibilidades militares y económicas. A estas posiciones se añadían el cansancio y hastío de la mayor parte de la población.

Los acuerdos tienen el inobjetable valor de haber hecho cesar los combates y las matanzas y haber devuelto cierta normalización y mejoría en las extremas condiciones de vida, aunque no es posible analizarlos de forma separada de la evolución de la guerra y la limpieza étnica. De

hecho, los acuerdos refrendaron la brutal lógica de los más fuertes militarmente.

Sobre los límites aproximados de las líneas del frente en 1995, han sido creadas dos entidades prácticamente soberanas que componen a su vez la República de Bosnia-Herzegovina: la República Srpska y la Federación Bosnio-Croata –con diez cantones-, separadas por una línea fronteriza (*Interentities Boundary Line*, IEBL). La nueva nación es el resultado de la partición de la anterior Bosnia, un país extremadamente débil, frágil e inestable, completamente dependiente de la asistencia exterior; un país reconocido internacionalmente pero sin capacidad para manejar el comercio, las finanzas o siquiera los ferrocarriles de su territorio. Una nación que es poco más que una unión aduanera con un ministro de Asuntos Exteriores (...) en la que el gobierno carece de autoridad sobre su territorio”, como dijo un negociador europeo.

Los acuerdos de Dayton se estructuran en torno a un articulado de once puntos que se refieren a distintos aspectos. Este articulado genérico es el preámbulo de doce anexos que definen con detalle los términos del acuerdo. El anexo noveno, sobre la organización de las empresas y servicios públicos, es el que recoge las disposiciones relativas a la gestión del sistema ferroviario.

Las dificultades han sido enormes desde el principio. Al trauma que supone para un país de poco más de 4 millones de habitantes, la muerte de más de 200.000 personas, de más de dos millones de desplazados y refugiados y los escenarios dantescos de violaciones masivas y campos de concentración, se añaden las ingentes dificultades de la reconstrucción material: las infraestructuras destrozadas, más de un tercio de la población parada, la producción industrial y agraria a niveles aún mínimos, las carencias de personal cualificado y, en suma, la incuria y la corrupción generalizada.

Siendo catastrófica la situación desde el punto de vista económico, no lo es menos desde un punto de vista moral, lo que ha provocado el enquistamiento del etnicismo en Bosnia. Sólo la justicia y el tiempo podrán devolver una auténtica normalización a aquel país.

Al margen de los servicios explotados en las áreas controladas por las fuerzas serbias y croatas de Bosnia, los servicios ferroviarios en las zonas gubernamentales fueron prácticamente inexistentes desde mayo de 1992 y el final de la guerra en el otoño de 1995. Unos pocos trenes facultativos en recorridos no superiores a los 20 kilómetros en las áreas de Zenica y Tuzla. En la capital y sus distritos periurbanos, el primer simulacro de circulación ferroviaria se produjo en febrero de 1995 cuando viejos coches de viajeros arrastrados por camiones, rodaban cuando los bombardeos lo permitían entre la muy castigada estación sarajevita y el distrito de Alipasini Most, un recorrido de 5 kilómetros cubierto en 30 minutos.

Los acuerdos de Dayton preveían la reparación y organización del tráfico ferroviario de acuerdo con el espíritu con que fue firmado el acuerdo, es decir respetando la existencia de dos compañías en cada una de las entidades, que funcionan aun hoy de forma prácticamente autónoma. Por una parte, los ferrocarriles de la Federación Bosnio-Croata (ZFBH), llamados operativamente ZBH (*Zeljeznice Bosna i Hercegovina*) y, de otra los ferrocarriles de la entidad serbia ZRS ZBH (*Zeljeznice Republika Srpska*). ZBH cuenta con 639 kilómetros de líneas y ZRS con 427, aunque las líneas y el material rodante de la Federación se encuentran en un estado mucho peor que las de la República Srpska, la mayor parte de las cuales apenas

han sufrido destrucciones, o estas destrucciones fueron causadas por las tropas serbias al comienzo de la guerra.

Al acabar la guerra, una de las prioridades del gobierno bosniaco era la reparación y reapertura de la línea al Adriático, al discurrir íntegramente por territorio de la Federación. Aun con la más que dudosa lealtad de los teóricos federados croatas, esta línea era y es vital para el gobierno por ser su único contacto con el exterior. Los cuantiosos y difíciles trabajos de reparación y limpieza de minas de la infraestructura fueron posibles gracias a la ayuda de la Unión Europea, particularmente de Alemania y de Italia y de las tropas del contingente multinacional de IFOR.

Con tracción diesel, al no haberse reparado la electrificación, el 30 de julio de 1996 salía de Sarajevo a las 10.03 el nuevo “Bosna Express”, con destino al puerto de Ploce y 250 viajeros a bordo.

Desde el final de la guerra y gracias a la asistencia internacional se han ido rehabilitando líneas: entre finales de 1996 y comienzos de 2000 fueron quedando expeditas las líneas de Sarajevo al Sava, en la frontera norte con Croacia, las líneas de Tuzla a Doboj, Brcko y Zvornik y la electrificación completa de la línea de Sarajevo a Ploce. En este momento quedan por rehabilitar la líneas del Una entre Bihac y Knin y la línea de Podlugovi a Vares. Todavía no se ha completado la electrificación de eje Sarajevo-Samac ni se ha reparado el puente sobre el Sava en Bosanski Samac, salida de la línea principal entre Bosnia y la arteria Ljubljana-Zagreb-Belgrado.

En la actualidad, la mayor parte de la red, aunque a velocidades muy reducidas y con graves carencias respecto al material rodante, se encuentra en servicio. En la federación aún no hay circulaciones de viajeros en la línea Doboj-Tuzla ni en el tramo abierto de la región de Bihac y circulan varios trenes eléctricos en la línea del Adriático: Sarajevo-Capljina (2 servicios diarios), Ploce-Zitomislici (5), Capljina-Ploce (1), Sarajevo-Konjic (2). En el tramo entre la capital y Maglaj, límite de la IEBL, con tracción eléctrica o diesel: 1 servicio Sarajevo-Maglaj, 2 a Visoko, 3 hasta Semizovac y 2 Zavidovici-Maglaj. En el tramo serbio hasta Samac, 2 Doboj-Samac, 1 Doboj-Modrica (1). En la línea Doboj-Tuzla, 4 trenes en el tramo serbio hasta Petrovo y, en la línea serbia del oeste Doboj-Bosanski Novi (Novi Grad en la República Srpska)-Dobrljin/Blatna, 4 servicios Rjecica-Doboj, 3 Prijedor-Ljubija, 1 Prijedor-Omarska, 5 Doboj-Banja Luka, 1 Doboj-Dragalovci, 1 Ukrina-Banja Luka, 2 Banja Luka-Novi Grad, 1 Banja Luka-Dobrljin y 4 Novi Grad-Blatna.

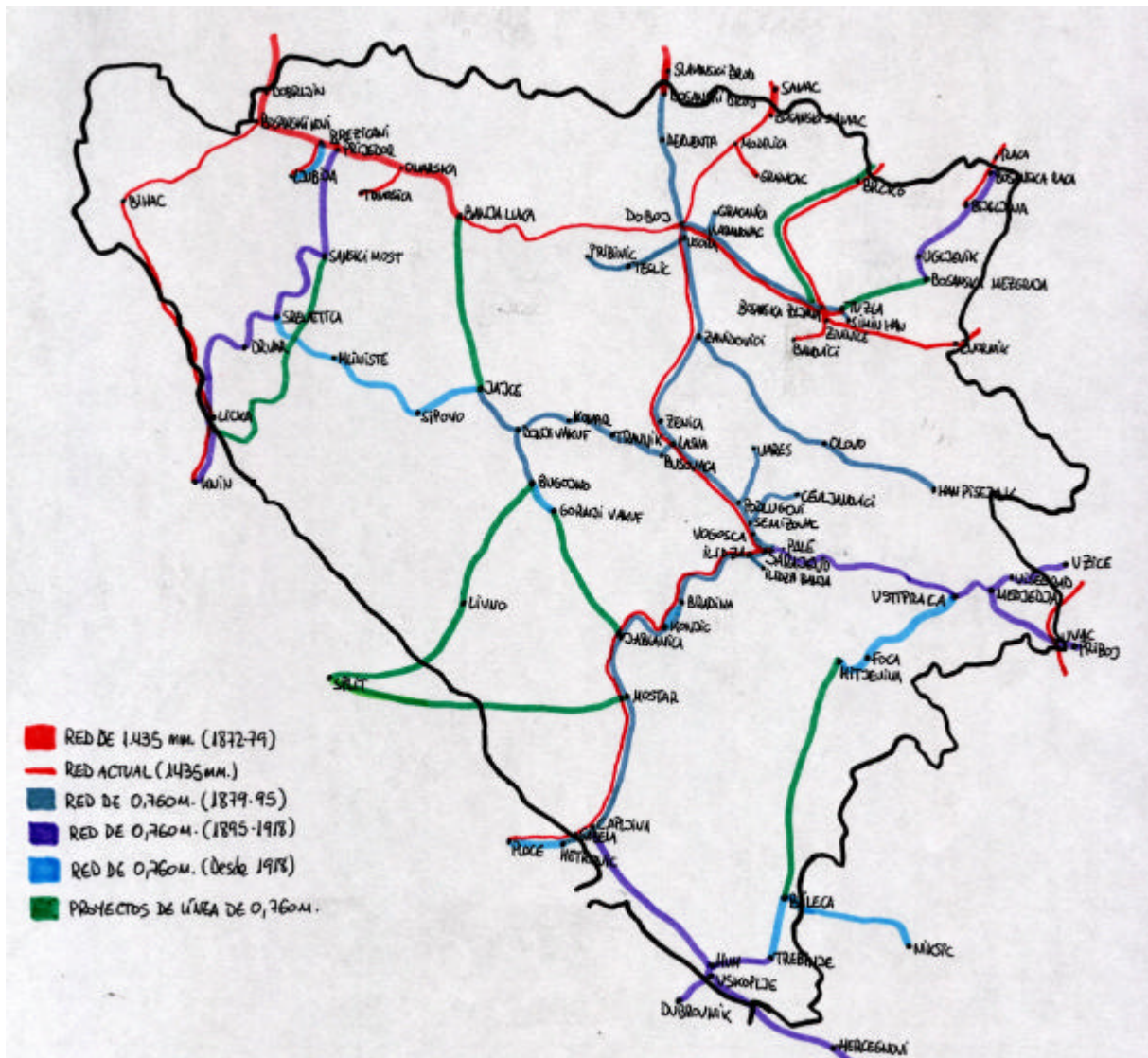
El problema principal para la extensión de los servicios y la llegada de trenes extranjeros que pudieran suplir las carencias de vehículos en la Federación es, principalmente, la falta de colaboración –frecuentemente obcecada oposición- de los Ferrocarriles de la República Srpska que hasta ahora se han opuesto sistemáticamente a permitir el paso de trenes de viajeros por su territorio. Ello impide relaciones directas entre ciudades de las dos entidades y los dos enlaces internacionales previstos para 1998 y 1999, entre Sarajevo y Budapest, vía Doboj-Tuzla-Brcko y, entre Sarajevo y Zagreb, vía Doboj-Banja Luka, respectivamente. En lo relativo al tráfico de mercancías el progreso es también muy lento aunque existe cierta interpenetración, a un ritmo muy escaso pero creciente. Hasta febrero de 1998 no cruzó el primer tren de mercancías la frontera entre las entidades. Es importante restablecer un servicio nacional de viajeros, sobre todo desde una perspectiva psicológica, pero lo es mucho

más para el tráfico de mercancías, pues ello permitirá una mucho más fluida y eficaz normalización de la maltrecha economía de las dos entidades, necesitadas una de otra.

El parque de material rodante de los ferrocarriles bosnios actuales se caracteriza por su escasez y heterogeneidad. La base son los vehículos de preguerra, en general en un estado deficiente, y otros vehículos –coches de viajeros de 2 ejes- que en 1991 estaban fuera de servicio. En cuanto a las locomotoras, circulan los ejemplares que escaparon a la guerra de las series existentes, repartidos entre los ferrocarriles de la Federación y los de la República Srpska. El parque de vehículos eléctricos se compone de 4 automotores húngaros de la serie 411 (todos en la Federación); de unas 15 locomotoras eléctricas suecas de la serie 441/1441 (repartidas entre las dos compañías) y de las locomotoras de mercancías adquiridas en 1998 a los ferrocarriles húngaros, de segunda mano, serie V46. El parque de vehículos diesel se compone de restos de las antiguas locomotoras de JZ, series americanas 642, 643, 661; las de construcción yugoslava 732, 733, los tractores de maniobras de la serie 740, donativo de los ferrocarriles eslovenos en 1996 y las series igualmente donadas por los ferrocarriles alemanes, 232 (“Dinosaurios”) y 212. Todos estos modelos están también repartidos entre las dos compañías ferroviarias.

Cinco años después del final de la guerra y de los acuerdos de Dayton, la mejora y el progreso de los ferrocarriles en Bosnia-Herzegovina será reflejo del progreso en el país. Seguramente ya nada podrá ser peor y aunque la situación socioeconómica diste de marchar bien, hay que confiar en que, por poco que sea, hay algún futuro para aquel país.

Apéndice 1. Mapa de la red de ferrocarriles de vía estrecha de Bosnia



Apéndice 2. Mapa de la red actual de Bosnia

