

50 AÑOS SIN EL TRANVÍA DE ARRATIA

El viernes, 30 de enero, se inaugurará en Zeanuri la exposición itinerante *El Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia. 50 años sin el Tranvía de Arratia*

Hace más de un siglo que nació el Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia, popularmente conocido como el Tranvía de Arratia, y el 30 de noviembre de 2014 se cumplió el quincuagésimo aniversario de su desaparición. Coincidiendo con ese aniversario y con la finalidad de dar a conocer la historia de aquel viejo medio de transporte, Zertu Kultur Elkarte, ha organizado, con el patrocinio de la Diputación Foral de Bizkaia la exposición *El Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia. 50 años sin el Tranvía de Arratia*.

El acto de inauguración de la exposición se llevará a cabo el próximo viernes 30 de enero, a las 19:30 horas, en Zeanuri. La exposición se compone de unas 150 fotografías, gráficos, noticias de prensa, imágenes de cine, billetes y otros objetos, y tres maquetas de tranvías. En el acto de inauguración se contará también con la participación de Juanjo Olaizola —director del Museo Vasco del Ferrocarril— que disertará sobre la historia e importancia del Tranvía de Arratia.

Adentrarse en la historia del Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia, supone remontarse a los últimos años del siglo XIX, allá por el año 1898, cuando el entonces Ministerio de Fomento otorgó la concesión a Ángel de Iturralde para que lo pusiera en servicio. En dicha concesión se indicaba que el tranvía sería impulsado por vapor, algo que nunca se llevó a efecto. Así, el primer tramo de nueve kilómetros entre Lemoa y Artea se inauguró provisionalmente con tracción animal, el 2 de septiembre de 1899. Para entonces, la compañía Automóvil Vitoriana ya prestaba el servicio de autobuses que cubrían el trayecto entre Areatza/Villaro y Vitoria/Gasteiz, subiendo por el puerto de Barazar.



El tranvía en Zeanuri, donde combinaba con el autobús de Vitoria

El 5 de julio de 1902 llegó a Durango el primer tranvía eléctrico de pruebas, y unas semanas después se electrificó el tramo entre Lemoa y Zeanuri. El 7 de diciembre de 1902 se produjo la inauguración definitiva del Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia.

Lemoa, centro neurálgico

Aquel medio de transporte que comunicaba Amorebieta-Etxano, Durango y los pueblos del valle de Arratia entre sí y a estos con la comarca del Gran Bilbao, iniciaba su recorrido frente al Teatro Arriaga,



Lemoa era el centro neurálgico del tranvía. Aquí la línea se bifurcaba hacia Durango o hacia Zeanuri

circulaba por la calle de la Ribera y cruzaba el río Nervión a través del puente de San Antón. Una vez en la orilla izquierda, seguía el cauce fluvial por los muelles de Urazurrutia y se dirigía a Abusu/La Peña donde cruzaba el Nervión por segunda vez mediante un elegante puente de hormigón; continuaba hasta Bolueta, punto donde volvía a cruzar el río aprovechando el denominado Puente Nuevo y, mediante un túnel, pasaba al barrio basauritarra de Pozokoetxe. Una vez en Basauri, circulaba junto a la factoría siderúrgica Compañía Anónima Basconia, donde contaba con ramales de acceso a su interior; continuaba por Azbarren, Ariz y Urbi, para

posteriormente seguir por la variante de Laminarieta, pasar por el Gallo, Usansolo y Bedia y llegar a Lemoa, centro neurálgico del tranvía, ya que aquí se bifurcaba la línea hacia Durango o hacia Zeanuri y se encontraban también las cocheras.

La longitud total de la red era de 49,21 kilómetros, de ellos 20 correspondían al tramo común entre Bilbao(Arriaga) y la bifurcación de Lemoa; desde Lemoa hasta Durango la línea tenía 14,6 kilómetros, distancia similar a la existente entre Lemoa y Zeanuri.

Transporte de viajeros y mercancías

Durante los primeros años de existencia, el tranvía mantuvo una dura competencia con la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, que explotaba el tren de vía estrecha entre Bilbao y Durango, competencia que finalizó el 12 de junio de 1911 con la adquisición por parte de los Ferrocarriles Vascongados de todas las acciones del Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia. En esta nueva etapa se mejoraron las infraestructuras, los coches de viajeros se pintaron de amarillo —color que los hizo famosos durante décadas—, y el tráfico de viajeros y mercancías aumentó de forma progresiva, así el año 1929 transportó a 4.196.460 viajeros y 89.287 toneladas de mercancías. Hay que tener en cuenta que la línea también disponía de apartaderos de acceso a diversas fábricas: Venta del Cuerno; Barbier en Abusu/La Peña; Santa Ana, en Bolueta; Basconia, en Basauri; Firestone, en Urbi; Elipido Bartolomé, Cementos Lemoa y La Flecha en Lemoa, etc.

Pero la historia del viejo tranvía encierra no pocos cortes en la vía. Durante sus más de 60 años de existencia, los raíles fueron interrumpidos en varios tramos. Así durante la guerra civil quedó inutilizado el ramal entre Amorebieta y Durango, y una vez finalizada la contienda no fue reconstruido debido tanto a los destrozos sufridos en sus instalaciones como al poco interés de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados por mantener un trayecto que la empresa consideraba suficientemente cubierto por su servicio. En esta misma fecha se modificó la terminal en Bilbao, pasando de la plaza del Arriaga a la parte posterior de este teatro. Por su parte, el tráfico, sobre todo de viajeros, vivió un constante aumento, superando notablemente las cifras registradas hasta entonces. El estraperlo y la creciente industrialización de la zona comprendida entre Áriz, Urbi y Galdakoa, explican este hecho.

A pesar de que el 27 de marzo de 1950 se suprimió el ramal entre Lemoa y Amorebieta, en el año 1952 el tranvía de Arratia alcanza sus máximos históricos en ingresos y tráfico de viajeros, con una cifra de 6.749.914 usuarios. En cambio, las mercancías manifestaban una clara tendencia a la baja a



El tranvía en medio de las inundaciones, en los muelles de Urazurrutia



El tranvía cargaba y descargaba mercancía en los muelles del Arriaga

medida que proliferaban los servicios de transporte por carretera. Durante gran parte del año 1953 mantuvo la tónica de años anteriores, pero las inundaciones del 15 de octubre arrastraron el puente metálico de Urbi, en Basauri, y el servicio entre este punto y Bilbao no pudo restablecerse hasta el 24 de febrero de 1954. Además, en Bilbao, varios de los muros de ribera de los muelles Urazurrutia se hundieron, y el ayuntamiento de la capital vizcaína aprovechó la ocasión para trasladar el punto de salida de las inmediaciones del Teatro Arriaga a los muelles de Urazurrutia, ubicados en la orilla opuesta a la estación de Atxuri.

Una lenta agonía

A partir de entonces, el tranvía de Arratia comenzó una lenta agonía debido tanto a la constante reducción de viajeros, como a los problemas que representaba su coexistencia con los automóviles. En este contexto, el 1 de agosto de 1956 se suprimió el tramo entre Galdakao (Plazakoetxe) y Lemoa, de tal forma que la línea quedó dividida en dos secciones incomunicadas entre sí: la primera, entre Bilbao (Urazurrutia) y Galdakao (Plazakoetxe), de 10 kilómetros, y la segunda entre Lemoa y Zeanuri, de 15 kilómetros. Dos años después, el 1 de octubre de 1958, se eliminaron el acceso al centro de Zeanuri y el tramo comprendido entre Urbi (Firestone) y Galdakao (Plazakoetxe), lo que supuso un descenso acentuado de usuarios.



*El zornotzarra
Cosme Berasategi,
cobrador del
tranvía. Año 1910*

Aunque para el 5 de diciembre de 1962, día en el que caducaba la concesión administrativa, estaba anunciada la fecha de su desaparición, el tranvía continuó circulando hasta noviembre de 1964, en espera de que se estableciera una línea de autobuses que lo sustituyera.

Despedida de los montañeros

El domingo, 29 de noviembre de 1964, los montañeros se despidieron del tranvía en medio de una ceremonia de homenaje que se desarrolló entre Lemoa y Zeanuri. Alquilaron dos tranvías y partiendo desde Lemoa se dirigieron a Zeanuri,

parando en Igorre y Areatza/Villaro; tras el almuerzo en Zeanuri retornaron a su punto de partida en Lemoa,

para tomar el tren de regreso a Bilbao.

Con el cierre de los dos últimos tramos que sobrevivieron hasta el último momento — Bilbo-Urbi y Lemoa-Zeanuri— el 30 de noviembre de 1964 desapareció definitivamente el tranvía de Arratia. Uno de aquellos viejos tranvías lo compró Miguel Atutxa, para colocarlo el 6 de febrero de 1966 como recuerdo en el barrio Garbe de Igorre, junto al Hostal Aranzazu. El traslado a ese lugar se realizó el 6 de febrero de 1966 entre los aplausos y gritos de la gente, en medio de un ambiente festivo. La escena fue recogida por el NODO. Desafortunadamente como consecuencia de unas lluvias torrenciales el viejo tranvía fue arrastrado por las aguas del río Arratia.



Traslado de un tranvía a Garbe (Igorre) el 6 de febrero de 1966

Para más información: Jon Urutxurtu: 653016117

CRONOLOGÍA DEL TRANVÍA ELÉCTRICO DE BILBAO A DURANGO Y ARRATIA

- * **3 de agosto de 1898:** El Boletín Oficial del Estado publica el anuncio de subasta para la concesión de un tranvía a vapor entre Bilbao, Durango y Zeanuri.
- * **16 de noviembre de 1898:** Publicación de la Real Orden que otorga la concesión de un tranvía de vapor entre Bilbao, Durango y Zeanuri a D. Ángel Iturralde.
- * **9 de enero de 1899:** Constitución de la Compañía del Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia.
- * **11 de marzo de 1899:** Acto inaugural de las obras del tranvía en Areatza-Villaro.
- * **2 de septiembre de 1899:** Inauguración provisional de tranvía, con tracción animal, entre Lemoa y Artea. Establecimiento de autobuses en combinación, con destino a Vitoria-Gasteiz.
- * **22 de febrero de 1900:** Real Orden que autoriza la electrificación del tranvía de Bilbao a Durango y Arratia.
- * **Junio de 1901:** La empresa recibe los primeros tranvías eléctricos.
- * **5 de julio de 1902:** Llega a Durango el primer tranvía de pruebas.
- * **1 de agosto de 1902:** Inicio del servicio con tracción eléctrica entre Lemoa y Zeanuri.
- * **15 de octubre de 1902:** Pruebas oficiales del puente de La Peña, en su momento, el mayor del estado construido en hormigón armado.
- * **7 de diciembre de 1902:** Inauguración definitiva del Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia.
- * **12 de junio de 1911:** La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados adquiere el accionariado del Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia.
- * **Mayo de 1937:** Suspendido el servicio en el tramo comprendido entre Amorebieta y Durango.
- * **30 de noviembre de 1938:** Se inicia el levante de vías y electrificación en el tramo Amorebieta-Durango.
- * **27 de marzo de 1950:** Se suprime la sección Lemoa-Amorebieta.
- * **15 de octubre de 1953:** Las inundaciones paralizan el servicio entre Bilbao y Lemoa. Desde esta fecha, los tranvías dejan de llegar a la plaza del Teatro Arriaga.
- * **19 de octubre de 1953:** Restablecido el servicio entre Lemoa y Urbi.
- * **24 de febrero de 1954:** Restablecimiento total del servicio de tranvías entre Bilbao (Urazurrutia) y Zeanuri.
- * **1 de agosto de 1956:** Suspensión del tramo Galdakao(Plazakoetxe) a Lemoa.
- * **1 de octubre de 1958:** Supresión del tramo Urbi a Galdakao(Plazakoetxe).
- * **2 de noviembre de 1958:** Establecimiento de las líneas de autobuses Zeanuri, Lemoa, Bilbao y Urbi a Bilbao.
- * **29 de noviembre de 1964:** Último viaje y fiesta de despedida del tranvía.
- * **30 de noviembre de 1964:** Clausura definitiva de los tramos Lemoa-Zeanuri y Bilbao-Urbi. El tranvía de Arratia pasa a la historia.



La plaza del Teatro Arriaga: punto de partida y llegada del Tranvía de Arratia