

Tranvía
Bilbao-Santurce

1896

Euskadi,
pionera del
transporte
eléctrico

125

años
de movilidad
sostenible



2021, Año Europeo
del Ferrocarril



euskotren



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

Euskadi pionera en la movilidad eléctrica: el primer tranvía eléctrico

1896. 1 de febrero **entra en servicio el primer vehículo ferroviario eléctrico de Euskadi y de España:** el tranvía de Bilbao a Santurtzi. Gracias a la electricidad, el ferrocarril hasta entonces un medio de transporte muy contaminante con sus humeantes locomotoras de vapor, comenzó a ofrecer a los ciudadanos una movilidad sostenible. El primer paso en este camino en todo el Estado se dio en la plazuela de San Nicolás, donde tenía su origen el tranvía de Santurtzi.

1897. 29 de octubre, primer tranvía eléctrico en Gipuzkoa: el tranvía de Donostia a Rentería. Donostia pronto siguió los pasos de sus vecinos y en 1897 también electrificó sus tranvías. Su ejemplo sería secundado por otras capitales como Madrid, en 1898; Barcelona, en 1899; Sevilla, en 1900, y Valencia, en 1901.

Precursores en la movilidad eléctrica sostenible

1902. 7 de diciembre, **primer Tranvía eléctrico ecológico de Euskadi y de España:** el Tranvía de Bilbao a Durango y Arratia se convierte en el primer sistema de transporte del Estado que utiliza la fuerza del agua, procedente de los saltos de Maguna y Garai, para generar electricidad y mover sus tranvías. Por primera vez en el mundo del transporte se utiliza una energía absolutamente limpia y renovable.

1903-1912. Otros tranvías, como el urbano de Donostia o el interurbano de San Sebastián a Tolosa **también apuestan por la hidroelectricidad.** La capital guipuzcoana dispone a principios del siglo XX de un sistema de transporte urbano movido por la fuerza del agua.

A la cabeza de los trenes eléctricos

1902. 8 de junio. **El primer ferrocarril eléctrico de Euskadi y España** asciende el Monte Ulia en Donostia. Pese a su corto recorrido, apenas tres kilómetros, este pequeño tren demostró que la electricidad también se podía aplicar en el ferrocarril.

1903. 2 de agosto. Se inaugura el segundo ferrocarril eléctrico de Euskadi y España, que une Donostia con Hernani. Aunque en 1958 se suprimió su último tramo, la sección comprendida entre las donostiarras estaciones de Amara y Loiola, integradas en el popular "Topo", es en la actualidad **el trayecto electrificado más antiguo del país.** ¡118 años de movilidad absolutamente limpia!

1907. 30 de septiembre, **primer teleférico eléctrico del Estado** en el Monte Ulia de Donostia, con 280 metros de longitud y un desnivel de 28 metros. Esta curiosa atracción turística fue precursora de las telecabinas y telesillas tan comunes en las estaciones de esquí.

1912. 25 de agosto, **primer funicular eléctrico de Euskadi** en el Monte Igeldo. Gracias a la fuerza de la electricidad, el tren conquista las montañas. En 1915 su ejemplo fue seguido por el de Artxanda, en Bilbao, y en 1926 por el de La Reineta, que en la actualidad opera Euskotren. En los funiculares, un coche actúa como contrapeso del otro, por lo que su consumo energético es mínimo.

1912. El 5 de diciembre se inaugura el nuevo ferrocarril eléctrico entre Donostia y Hendaia, popularmente bautizado como el "Topo", debido al gran número de túneles que jalonan su trazado. **Gracias a la electricidad, se evitan los humos de las antiguas locomotoras de vapor,** que habrían convertido el paso por los largos subterráneos de la línea en una experiencia sucia y asfixiante.

1926. 22 de febrero, se inaugura el ferrocarril del Urola, **el primero en el Estado español en utilizar la tensión de 1.500 voltios en corriente continua,** la misma que, en la actualidad, utilizan todos los ferrocarriles de vía métrica del Estado y también el metro de Bilbao.

Del tranvía al trolebús

1928. 7 de febrero, **primer ferrocarril eléctrico de Bizkaia.** Se electrifica la línea de Bilbao a Algorta, prolongada un año más tarde hasta Plentzia. El aítite del metro de Bilbao deja de echar humo por las chimeneas de sus viejas locomotoras y se convierte en un transporte limpio.

1929. 24 de abril, **primera unión con tracción eléctrica entre dos capitales.** En todo el Estado, Bilbao y Donostia fueron las dos primeras capitales conectadas mediante trenes eléctricos. El tren de lujo "Pullman" representa el zénit del lujo y el refinamiento en el transporte ferroviario y sus viajeros disfrutaban del paisaje sin que éste se vea nublado por el humo de las viejas locomotoras de vapor.

1929. 7 de junio, **primera electrificación de un ferrocarril de vía ancha.** La compañía del Norte pone en tensión la difícil sección de Irun a Altsasu. Gracias al frenado de recuperación, los trenes eléctricos descendentes generan energía eléctrica que ayuda a subir a los ascendentes, reduciendo al máximo el consumo final.

1929. 21 de diciembre, **la tracción eléctrica ferroviaria llega a Álava:** ferrocarril Vasco-Navarro electrifica la sección de Vitoria-Gasteiz a Lizarra-Estella. Más tarde, el 20 de febrero de 1938, la tracción eléctrica también se extendería a la sección de Vitoria-Gasteiz a Bergara y al ramal de San Prudentzio a Oñati.

1939. **Euskadi, líder en tracción eléctrica.** La red ferroviaria electrificada de Euskadi cuenta con cerca de 500 kilómetros, el 39,5% de las electrificaciones de España. Le sigue a gran distancia Cataluña, con 286 km, el 23,2%. Además, el transporte público en Bilbao y Donostia también funciona gracias a la energía eléctrica.

1940. 19 de junio, **primera línea de trolebuses de Euskadi y de España** en Bilbao. La capital vizcaína vuelve a ser pionera en la implantación de un nuevo sistema de transporte, que también es movido gracias a la fuerza eléctrica.

1940-1964. Siguiendo la moda de otros países, **se suprimen todos los tranvías de Bizkaia y Gipuzkoa.** Aunque en muchos casos son reemplazados por trolebuses, que también funcionan con la fuerza de la electricidad, el transporte público pierde calidad, al ser menor su capacidad, y se incrementa el consumo, debido al mayor rozamiento de los neumáticos de los trolebuses, frente a las ruedas y carriles de acero de los tranvías.

Malos tiempos para la movilidad eléctrica

Años sesenta. **El transporte público queda relegado a un segundo plano** ante el rápido desarrollo del automóvil. Se desmantelan los tranvías de Bilbao y Donostia y se clausuran ferrocarriles eléctricos como el de Loiola a Hernani y el Vasco-Navarro.

1965-1978. **Desaparecen los trolebuses en Euskadi.** En una sociedad sin conciencia ambiental y con bajos precios para los derivados del petróleo, se decide sustituir los limpios trolebuses, por humeantes autobuses diésel. El transporte público es cada día más marginado y todas las inversiones se destinan al nuevo rey de la movilidad: el automóvil. Se construyen autopistas y parking e incluso se arrebató el espacio al peatón, reduciendo las aceras a su mínima expresión.

Apuesta por el transporte colectivo, limpio y eficiente.

1982. 24 de mayo, gracias a la recuperación del autogobierno se crea la sociedad pública Euskotren. Poco a poco da los primeros pasos para que el transporte público recupere su pasado protagonismo e invierte en la modernización de los ferrocarriles. Nuevos trenes eléctricos, más eficientes y de menor consumo, comienzan a reemplazar a los que sesenta años antes habían inaugurado las primeras electrificaciones vascas.

1995. 11 de noviembre se inaugura el metro de Bilbao, hito fundamental en la recuperación de la movilidad eléctrica en Euskadi. Por primera vez, muchos automovilistas dejan su humeante vehículo en el garaje para utilizar un medio de transporte público limpio y sostenible.

2002. 18 de diciembre, se inaugura el nuevo tranvía de Bilbao. La movilidad eléctrica vuelve a las calles de la capital vizcaína. El primer tramo entre Atxuri y Uribitarte fue progresivamente ampliado al Guggenheim, San Mamés, Basurto y La Casilla.

2008. 23 de diciembre, el tranvía conquista Vitoria-Gasteiz. El nuevo transporte eléctrico y la reordenación de la red de autobuses permiten que la movilidad sostenible duplique sus usuarios en la capital alavesa.

2014. 20 de julio, puesta en marcha del primer autobús 100% eléctrico de Euskadi en Donostia. Diseñado por empresas vascas, este nuevo paso convierte al autobús urbano en un medio de transporte limpio y sostenible.

El presente. Euskadi cuenta con la mayor densidad de ferrocarriles eléctricos del mundo, solo superada por Suiza. La práctica totalidad de sus trenes son eléctricos, y también lo son sus metros y tranvías, al mismo tiempo que se ha acelerado la implantación de autobuses eléctricos e híbridos en los transportes urbanos e interurbanos, ofreciendo al ciudadano una alternativa de movilidad cada día más limpia y eficiente.

El futuro. En la actualidad, el transporte por carretera y la aviación son los sectores más contaminantes y sus emisiones ponen en serio peligro la propia supervivencia de nuestra sociedad. El mundo debe apostar por la movilidad eléctrica y el medio de transporte más eficiente es, sin duda, el ferrocarril en sus diversas vertientes: alta velocidad, trenes de mercancías, cercanías, metros o tranvías.

