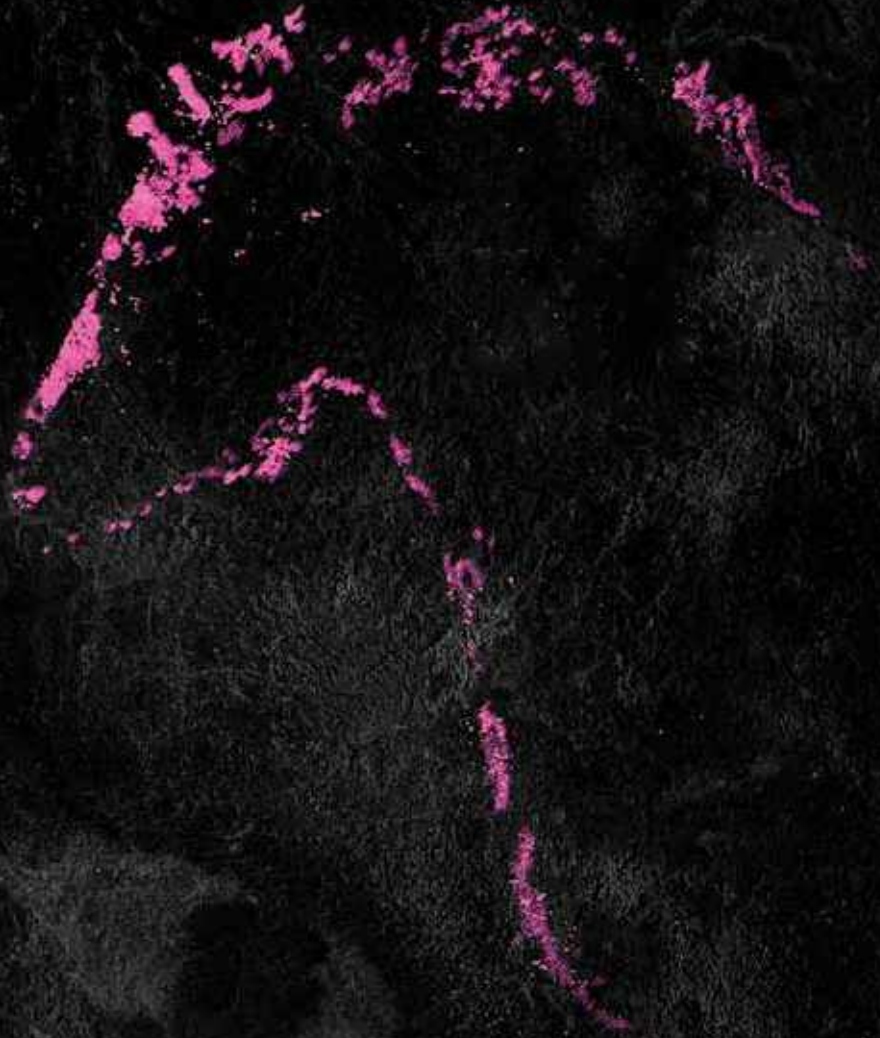


DURANGALDEA 2027 • LOS CABALLOS ROJOS DE ASKONDO
PATRIMONIO EN PELIGRO • DURANGOKO EMAKUMEEN KARTZELA



astola

ikerketa eta historia

DURANGALDEKO URTEKARIA

5.zk 2011 5€

IFKVICIF A-48/136.550



**EUSKO TRENBIDEAK
FERROCARRILES VASCOS, S. A.**

DURANGO

ESTACIÓN CENTRAL

TEXTO: JOSE MARI URIARTE

JOAN
ETORRI

IDA Y
VUELTA

Al Ferrocarril Central de Vizcaya pertenecía el primer tren que llegó, allá por 1882, a la villa duranguesa, procedente de Bilbao. Fue el paso inicial que convirtió a Durango en un nudo de comunicaciones ferroviarias. El ferrocarril de Durango-a Zumarraga, el tranvía de Bilbao a Durango y el ferrocarril de Durango a Elorrio y las minas de Arrazola completarían ese eje central que abrió el camino de la industria a gran parte de los pueblos del Duranguesado.

BILBAO a BARRIAZ BARNE



» EL FERROCARRIL CENTRAL DE VIZCAYA

Les llamaban “Los locos del Duranguillo”. Traían entre manos un proyecto de tren de Bilbao a Durango que todos miraban con escepticismo y desconfianza, sobre todo después del fracaso del ferrocarril de Bilbao a Tudela, que había volatilizado los ahorros de muchos bilbaínos. Pero no se amilanaron; en 1880 constituyeron la compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya y en dos años ya habían construido la línea.

Era una concesión a perpetuidad que partía de un proyecto de ferrocarril de vía ancha, ideado por el alcalde de Durango Juan Timoteo de Ercilla y llevado a la práctica por Francisco Nicasio de Igartua y Sabino Goicoechea, en vía estrecha. Entre sus accionistas había varios durangueses, como José María de Ampuero que aportó 25.000 pesetas.

📷 Ermodo kalea. Ca.1950. *Ricardo Doliva*.





Estación de Durango. Ca.1970. *Werner Hardmeier (Museo Vasco del Ferrocarril).*

La vía tenía una longitud de 32'5 kilómetros, seguía el curso del río Ibaizabal y ascendía de la cota de 8'6 metros de Bilbao a los 113'9 metros de la estación de Durango. Los gastos de construcción ascendieron a cerca de cinco millones de pesetas (4.981.150,96), de las que Durango puso 250 mil, además de 16 mil, por la expropiación de los terrenos de la estación, en Zabalarra.

Se abrió al público el 1 de junio de 1882. El servicio, arrastrado por locomotoras a vapor Hano-mag, constaba de cuatro trenes diarios dirección Durango, con una duración de 1 hora y 26 minutos y otros cuatro a la inversa, que tardaban 1 hora y 15 minutos, aproximadamente. Era un

tiempo impensable que dejaba atrás, sin competencia posible, a cualquier otro transporte del momento.

El Ferrocarril Central de Vizcaya tuvo un rotundo éxito, en contra de lo que muchos esperaban. Además de bien gestionado, fue rentable por su bajo coste de construcción, su reducido endeudamiento y la gran afluencia de pasajeros.

» EL FERROCARRIL DE DURANGO A ZUMARRAGA



🇪🇸 Empleados de la línea Durango-Zumarraga. Museo Vasco del Ferrocarril.

Este éxito animó a otros inversores, que decidieron abrir un nuevo ferrocarril de Durango a Zumarraga, para enlazar con el ferrocarril del Norte que unía Madrid con la frontera en Irún. En un inicio se pensó llevar la línea por Elorrio y Mondragón pero se desechó ese trazado. La opción elegida iría por Malzaga y Bergara. Este trayecto acortaría el recorrido de los 265 kms de Bilbao a San Sebastián por Miranda, a los 141 que había de Bilbao a San Sebastián por Durango y Zumarraga. Se añadían otros intereses, como los de Manuel María de Gortazar, dueño del balneario de Zaldibar o los del propietario de los altos hor-

nos de Carquizano en Elgoibar, socios del nuevo proyecto.

La compañía de este ferrocarril se fundó en 1884 y el primer tramo de Durango a Zaldibar se inauguró el año 1886, para aprovechar la temporada veraniega de baños en esta población.

Esta nueva línea, de vía métrica, salía de la estación de Durango e iba por la actual calle Saibigain. Cruzaba, por un paso a nivel, la calle Fray Juan de Zumarraga y, en Mikeldi, salvaba el río Ibaizabal por un puente de hierro a la altura de



📍 Puente del ferrocarril Durango-Zumarraga en Mikeldi, Durango. 1886. *Museo Vasco del Ferrocarril.*

La Ferretera Vizcaina. La vía faldeaba Berezigane (Montequemado) en Iurreta, y transcurría por lo que, hoy día, es la carretera N 634 en dirección Berriz, Zaldibar Mallabia y Ermua, para pasar a Gipuzkoa, y por Malzaga y Bergara dirigirse a Zumarraga, con una longitud de 48 kms.

Este ferrocarril, al contrario que el Central de Vizcaya, tenía un perfil abrupto. Era un ferrocarril, casi de montaña. Tuvo que salvar fuertes pendientes y realizar varios túneles, como el de Santa Marina (610 m.), para pasar el puerto de Areitio o el que salvaba el puerto de Deskarga (618 m.). Su construcción fue muy cara y tuvo problemas económicos desde sus inicios, por lo que fue tutelado por el Central de Vizcaya por medio de convenios, hasta 1902.



📍 Ferrocarril Durango-Zumarraga en Harripaqueta, Durango. Ca.1920. *Museo Vasco del Ferrocarril.*

» EL TRANVIA DE BILBAO A DURANGO Y VALLE DE ARRATIA (T. B. D. A.)

Los buenos resultados del Ferrocarril Central impulsó más proyectos como el del tranvía entre Bilbao y Durango, con un ramal hacia Arratia desde Lemona. Tenía como objetivo llegar más cerca a los núcleos fabriles y de población utilizando las carreteras existentes. Esto suponía gran rapidez y economía en su construcción, ya que las vías iban incrustadas en la carretera y sólo se necesitaba realizar algunos desvíos para evitar cuestas pronunciadas.

En 1899 se creó la empresa que desechó el vapor y optó por la electricidad como fuerza motriz. Para conseguir la energía adecuaron los saltos de

agua de Maguna y Garai. El tranvía tendría un ancho de vía de 1'365 m. y funcionaría a 600 voltios.


Inició su andadura el 7 de diciembre de 1902, con un viaje inaugural un poco accidentado. El carruaje salió de Bilbao a las seis de la mañana y llegó a Durango a las ocho. Todo fue normal hasta lurreta, donde chocó contra el carro de bueyes de Francisco Aseri. Uno de los bueyes tuvo que ser sacrificado al rompersele una pata y los pasajeros llegaron a Durango con un buen susto.

El tranvía, al contrario que el tren, tenía que compartir su recorrido con un sinfín de viandantes, caballerías y parsimoniosos carros de bueyes que obligaban a su chofer a estar bien atento. No faltaron atropellos, choques contra otros vehículos, incluso contra el tren. También



📷 Descarrilamiento en la estación de Durango. Año 1921. Foto German.



 Vías de tranvía en la calle Fray Juan de Zumarraga.

era frecuente ver el tranvía abarrotado, con la gente colgada de los estribos, que produjo más de una fatal caída.

Entraba en Durango por el puente Montoi de Iurreta, pasaba por la calle Fray Juan de Zumarraga, luego por Ermodo y Ezkurdi, para terminar su trayecto en San Agustinalde, donde tenía doble vía y un muelle de carga.

La competencia entre el ferrocarril y el tranvía provocó una feroz guerra de precios. El tranvía forzó a la baja, quitó pasajeros al tren pero, a la postre, esa decisión repercutiría negativamente en sus resultados económicos. La competencia llegaría a tal punto que, en enero de 1903, la compañía

del ferrocarril de Durango a Zumarraga suspendería el servicio combinado con el ferrocarril de Durango a Bilbao, para tenerlo con el tranvía. El mal ambiente llevó a que, incluso Ampuero, protestara de forma oficial, por la elevada velocidad con la que el tranvía atravesaba Durango.

En 1911 la compañía de los FF.VV. compró todas las acciones del tranvía, con lo que acabó la guerra de precios y el servicio de viajeros se organizó con más racionalidad.

El tranvía desaparecería de las calles de Durango en 1937 y del valle de Arratia en 1964. Fue sustituido por el autobús, después de un intento fallido de instalar trolebuses.

» FERROCARRIL DE DURANGO A ELORRIO Y MINAS DE ARRAZOLA



Estación de Durango. Ca.1970. Werner Hardmeier (Museo Vasco del Ferrocarril).

El Central de Vizcaya siguió invirtiendo en el ferrocarril y abrió una nueva línea que iba de Durango a Elorrio y las minas de Arrazola. Este último destino es el que más interés despertaba en la compañía para el transporte de mineral de los cotos de Axpe y Arrazola.

El tramo a Arrazola se abrió en 1904 y a Elorrio en 1905.

El nuevo tren, de vía métrica, salía de la estación de Durango para atravesar la actual calle Ermodo por un paso a nivel, lo que supuso el derribo de varias casas. Se dirigía por San Fausto a Abadiño; atravesaba el barrio Muntsaratz y

llegaba a la estación de Apatamonasterio. Allí la línea se bifurcaba, por un lado, hacia las minas de Arrazola, con estación en Errotabari (El Tope) y por otro, hacia Elorrio, tras pasar por el apeadero de San Agustín. La estación de Elorrio se colocó en un lateral de la vía, para permitir una posible prolongación de la línea hacia Arrasate.

Transportó 30.000 toneladas anuales de mineral de Arrazola a Altos Hornos. El cierre de las minas, hacia los años 30, dio la puntilla al ramal de Arrazola, que quedó con un servicio de correo diario y el esporádico transporte de madera de las talas de los bosques del entorno, hasta su abandono total en los años 50.

A pesar de las numerosas industrias y centros escolares localizadas en su itinerario, el ferrocarril de Elorrio, salvo festividades concretas, nunca tuvo gran afluencia de pasajeros. Algunos informes de la época dudaban de la idoneidad de sus horarios, en beneficio del transporte por carretera.

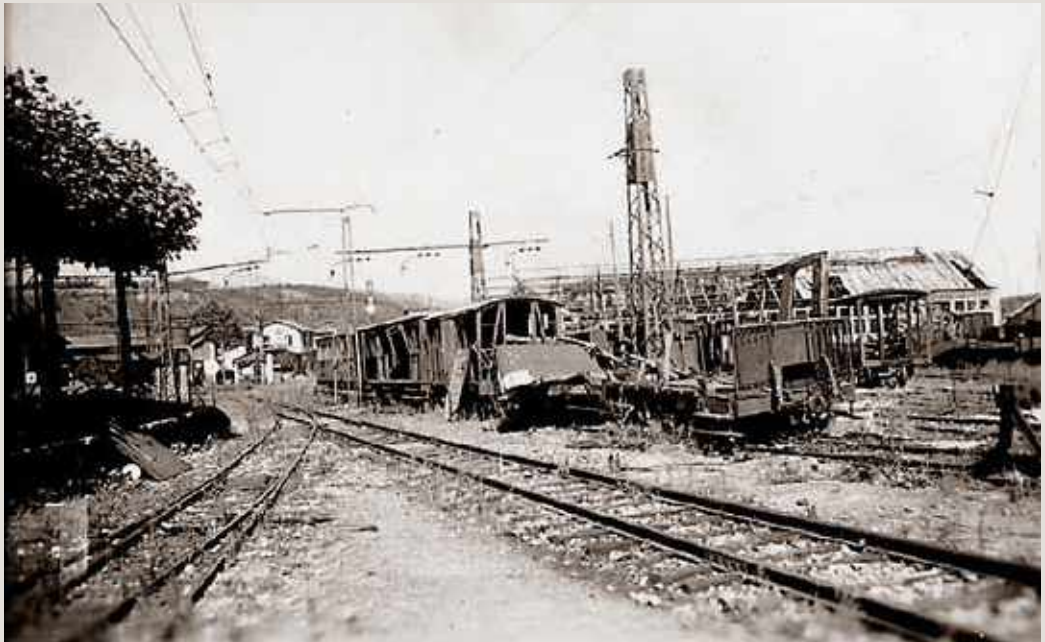
» LOS FERROCARRILES VASCONGADOS

La relación entre las compañías ferroviarias de vía estrecha del norte del País Vasco, fueron muy directas, ya que había bastantes accionistas que coincidían en los distintos consejos de administración. Esto llevó, en 1906, a la fusión de la Compañía Central de Vizcaya de Bilbao a Durango, la Compañía del ferrocarril de Durango a Zumarraga y la Compañía del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastian, con el nombre de Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. Sus principales instalaciones siguieron en Durango, con sus talleres, cocheras, oficinas y amplia playa de vías.

El viaje de Bilbao a San Sebastian evitó los engorrosos trasbordos y mejoró, después de que


en 1923 se hiciera la variante de Lebario, que dejaba libre el trazado entre Mikeldi y Lebario, donde años después pasaría la carretera N 634.

En 1925, la compañía dio otro importante paso para la modernización de la línea, electrificando el recorrido. Se adquirieron locomotoras eléctricas Brown Boveri, tipo cocodrilo, Asea y automotores Ganz, que funcionaban a 1500 voltios e iban pintadas con un elegante rojo y crema. A la inauguración del ferrocarril electrificado, en 1929, asistió el dictador Primo de Rivera y varios de sus ministros que hizo el recorrido de Bilbao a San Sebastian en el tren Pullman en dos horas y diecisiete minutos.



Estación de Durango tras el bombardeo de 1937. Archivo Rino Zitelli.



 Cocheras de Euskotren. 2009. Txelu Angoitia.

La línea de Durango a Elorrio no sería electrificada hasta 1946 y el ramal de Arrazola seguiría utilizando la tracción vapor cada vez que hacía alguna expedición de madera.


El estallido de la guerra civil de 1936 supuso un duro revés para la compañía. La mayor parte del material móvil quedó en manos de los republicanos pero, rápidamente, la línea quedó cortada y sólo se podía circular hasta Eibar y Elorrio.

Tanto el ferrocarril como el tranvía fueron incautados por las autoridades para el suministro de tropas y pertrechos para el frente de los Intxorta, Barazar, Otxandio, Ubidea... Sus infraestructuras y material móvil sufrieron graves daños en los bombardeos de Durango y en las voladuras que la retirada del ejército leal a la República producía para frenar el avance del enemigo (voladura de los puentes de Montoj, entre Iurreta y Durango, el de Euba, Amorebieta y la Peña). Consecuencia inmediata de estos destrozos fue la supresión, en 1937, del tranvía entre Durango y Amorebieta.

Tras la guerra, el ferrocarril volvió a manos de la Compañía propietaria. El ambiente bélico de la posguerra influyó en el cambio de imagen de la compañía, que pintó sus locomotoras y vagones de verde oliva. Fue una época de auge ferroviario ante la crisis de carburantes y equipos que sufría el transporte por carretera. El número de viajeros y mercancías aumentaron de forma considerable. Algunas fábricas tenían servicio de transporte puerta a puerta, con ramales que se introducían en las empresas: Mendizabal, Olma, Ortiz de Zarate en Durango, la cantera de Santa Apolonia en Iurreta...

Pero, poco a poco, avanzados los años 60 del siglo XX, la falta de inversiones en el ferrocarril se fue notando. Las instalaciones, vías y material móvil fueron envejeciendo lo que hacía que las velocidades se ralentizaran. También se percibía claramente la competencia del transporte por carretera, cada vez más numeroso y asequible. A partir de 1967 el tráfico de pasajeros fue bajando hasta un 15% de media anual,



 Estación de Durango. 2010. *Txelu Angoitia*.

mientras que las mercancías caían un 73%. Se construyó la autopista Bilbao-Behobia. La empresa entró en pérdidas, por lo que, en 1972, decidió abandonar su explotación que pasó a la empresa estatal FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha).


En 1975 FEVE clausura la línea de Durango a Elorrio y también el ferrocarril de Malzaga a Zumarraga, vendió los saltos de Garai a Electra Larrañaga y estuvo a punto de dejar de efectuar el servicio Bilbao - San Sebastian, para convertirlo en tren de trayectos más cortos.

En 1979 se transfirió su explotación al Consejo General Vasco. Este organismo creó, en 1982, Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos S. A., más conocido como EuskoTren, que apostó por la modernización general del servicio.

Se renovaron las vías, se adquirieron nuevos trenes y los horarios se adecuaron a las necesidades del público.

El aumento de frecuencia en el paso de trenes ha afectado, especialmente, a Durango, que cuenta con ocho pasos a nivel, desde Santa Apolonia, en Iurreta, hasta el límite con Abadiño. La vía se ha convertido en un muro que, intermitentemente, bloquea y paraliza el movimiento de tráfico y transeúntes.

Para resolver este problema Eusko Tren inició un ambicioso proyecto de soterramiento del tren en Durango, con la retirada de talleres y vías, la construcción de un emblemático edificio para albergar la nueva estación y la sede central de Eusko Tren, además de la urbanización de los terrenos liberados.

A día de hoy, casi concluido el soterramiento, la crisis económica ha ralentizado las obras e, incluso, ha puesto en peligro la total ejecución del proyecto. 

Jose Mari Uriarte

Historiador