

El tranvía de Bilbao

Bilbao es una ciudad históricamente ligada al tranvía.

Ya en 1872, se pusieron en marcha los primeros tranvías cubiertos para viajeros en el tramo Bilbao-Las Arenas, al que se unía poco después (1876) el trayecto correspondiente a la margen izquierda, Bilbao-Santurce, que también sería pionero en España en utilizar la electricidad como sistema de tracción –se inauguró en 1896.

Tras un intenso desarrollo motivado por la revolución industrial y su repercusión en la ciudad, en 1920 la red de tranvías en Bilbao alcanzaba ya los 109 km, con el Arenal como centro de las doce líneas tranviarias existentes. Sin embargo, las crisis de años posteriores llevarían a su definitiva desaparición en el año 1964, desplazado por el trolebús, un nuevo modo de transporte similar a un autobús eléctrico o un tranvía sin raíles. La recuperación del tranvía para Bilbao era cosa de tiempo y, casi cuatro décadas después y tras unas obras de tres años de duración, el 18 de diciembre de 2002 el nuevo tranvía volvía a circular por las calles de la capital, que entraba así de nuevo en la era del transporte público ecológico y sostenible.

Línea A

Euskotran nace de forma paralela con el metro ligero de la capital vizcaína. El 27 de mayo de 1999 se inician oficialmente las obras de la conocida como Línea A, para inaugurar el primer tramo, Atxuri-Uribitarte, con seis paradas, el 18 de diciembre de 2002. El 30 de abril de 2003 se amplía con la parada Guggenheim. El 24 de julio de 2003 entran en funcionamiento cuatro paradas más, las correspondientes al tramo Guggenheim - San Mamés. Finalmente, en el año 2004, la línea se amplía con la parada Basurto y de este modo se completaba el trazado de la Línea A.

En la actualidad, el tranvía de Bilbao cuenta con un trazado de 4.870 metros y doce paradas: Atxuri, Ribera, Arriaga, Abando, Pio Baroja, Uribitarte, Guggenheim, Abandoibarra, Euskalduna, Sabino Arana, San Mamés y Basurto.

El trazado de la línea procura facilitar las conexiones directas del tranvía con los otros transportes públicos colectivos. Las paradas se ubican en los puntos de conexión, con el objetivo de reducir los tiempos de tras-

bordo en las diferentes etapas de cada desplazamiento.

Financiación

La puesta en marcha del tranvía de Bilbao fue promovida por Bilbao Ría 2000 -compañía sin ánimo de lucro creada en 1992 como resultado del compromiso de colaboración de todas las Administraciones Públicas en una tarea común dirigida a la transformación del área metropolitana de Bilbao- el Gobierno Autónomo Vasco y el Gobierno Municipal de Bilbao. Bilbao Ría 2000 aportó gran parte del suelo del trazado, la redacción del proyecto constructivo y el 23,5% del presupuesto de ejecución.

El Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco fue el encargado de tramitar, contratar, dirigir y supervisar todo el proyecto del tranvía, a través de las sociedades públicas Imebisa, Ingeniería para el metro de Bilbao, y Euskotren, y aportó el 64,75% del presupuesto de construcción, así como el 100% del coste de los tranvías. El Ayuntamiento de Bilbao se responsabilizó de declarar la compatibilidad urbanística y garantizar la disponibilidad de terrenos para la construcción y explotación del tranvía, y además de aportar el 11,75% del presupuesto.

Unidades

La flota del tranvía de Bilbao se compone de ocho vehículos construidos por CAF para vía métrica formados por tres cajas articuladas, numerados del 401 al 408. Incorporan un bogie motor central diseñado para vehículos de 100% piso bajo. Cada unidad tiene una capacidad de 192 plazas, 44 de las cuales son sentadas.

Los bogies extremos son de diseño convencional. Cuentan con bastidor y traviesa bailadora en chapa de acero soldada. Suspensión primaria de resortes de caucho-acero y secundaria de muelles helicoidales y amortiguador. Uno de los dos bogies extremos dispone de dos motores de tracción, transversales y totalmente suspendidos. Poseen ruedas elásticas y freno electromagnético.

En cuanto al bogie central, tiene un diseño muy particular ya que permite situar sobre él una caja de 100% piso bajo. Cuenta con suspensión primaria de resortes de caucho-acero y secundaria de muelles helicoidales y amortiguador y dispone de cuatro motores de tracción,

longitudinales y totalmente suspendidos. Las ruedas son elásticas e independientes; cada una incorpora un disco de freno montado en la parte exterior.

Cada unidad tiene una longitud de 25 metros e incorpora cuatro puertas de entrada y salida en ambos lados, lo que permite reducir los tiempos en las paradas para el descenso y recogida de viajeros. La entrada se sitúa al nivel del andén, lo que facilita la entrada a personas con movilidad reducida. El tranvía 408 consta de piso bajo en el 100% de su longitud y está considerado como prototipo, ya que consta de un bogie central motorizado en lugar de los dos extremos motorizados.

Entre los equipamientos de cada unidad cabe destacar el aire acondicionado, calefacción, paneles informativos y la megafonía centralizada.

Usuarios y títulos de transporte

Los billetes se adquieren o se validan en las máquinas automáticas de venta y de validación instaladas en las marquesinas. Pueden adquirirse diversos tipos de billetes: de un viaje, para un día o billetes de fin de semana. Asimismo, se puede viajar en el tranvía con Creditrans, tarjeta con crédito fijo, que funciona como un título de transporte válido para las empresas de transporte urbano del área metropolitana de Bilbao y Vizcaya que estén adheridas, y que está regulada por el Consorcio de Transporte de Bizkaia.

Para las personas mayores de 65 años o con discapacidad superior al 65% existen diversas posibilidades, siempre con carnet acreditativo: bonos de 10 viajes, billetes combinados con Euskotren, o con Gizatrans, billete social de tarifa bonificada para los transportes de Vizcaya.

En sus cinco primeros años de andadura, el tranvía de Bilbao había sido utilizado por 12 millones de pasajeros (en 2007 alcanzó la cifra de 2.906.352 viajeros).

En cuanto a estaciones, San Mamés sigue siendo la más transitada, seguida por Abandoibarra, Uribitarte, Ribera y Abando.

Ampliaciones y futuros proyectos

El Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco licitará la ampliación de la red tranviaria de Bilbao, en el tramo comprendido entre Basurto y Rekalde. Esta actuación contará con un presupuesto de 7.408.634 euros y el plazo de ejecución de las obras es de 18 meses.

Conforme a lo estipulado en el convenio de colaboración firmado en marzo de 2006 entre el Ayuntamiento de Bilbao y el Departamento de Transportes y Obras Públicas, el Gobierno Vasco aportará el 65% de la cuantía total del proyecto y el consistorio bilbaíno, el 35% restante.

El proyecto de ampliación de la línea del tranvía de Bilbao entre Basurto y Rekalde contempla un trazado con una longitud total de 1.384 metros y tres paradas: Autonomía, La Casilla y Rekalde.

Por otra parte, Euskal Trenbide Sarea (ETS), gestor de infraestructuras ferroviarias de Euskadi, está ejecutando la redacción del estudio informativo del cierre del anillo tranviario Autonomía-Zabalburu-Pío Baroja. Este proyecto se encuentra en su fase final e incluye el desdoblamiento del trazado entre Abando y Pío Baroja, actualmente en vía única.

Otra de las actuaciones previstas está relacionada con el cambio de estación terminal de los trenes de Euskotren de Bilbao-Atxuri a San Nicolás, en 2012. De esta manera, la estación de Bilbao-Atxuri sólo dará servicio al tranvía, y éste se prolongará, utilizando las vías que actualmente utiliza Euskotren, hasta llegar a la estación de Etxebarri de EuskoTren.

Por último, la regeneración de la antigua zona industrial de Zorrotzaurre, que comenzará en 2010, también implica planes de extensión para el tranvía, ya que se pretende llevarlo hasta la futura isla, valiéndose del Puente Euskalduna, ampliando así la línea con un total de cuatro nuevas paradas.

El ente público Euskal Trenbide Sarea ha realizado una firme apuesta por el desarrollo del transporte sostenible y la implantación del tranvía en las tres provincias vascas es uno de sus retos fundamentales, por lo que actualmente, además en las citadas ampliaciones y en el recién estrenado tranvía de Vitoria, trabaja en la puesta de marcha de los tranvías del Alto Deba y de Urbinaga - Leioa – UPV.