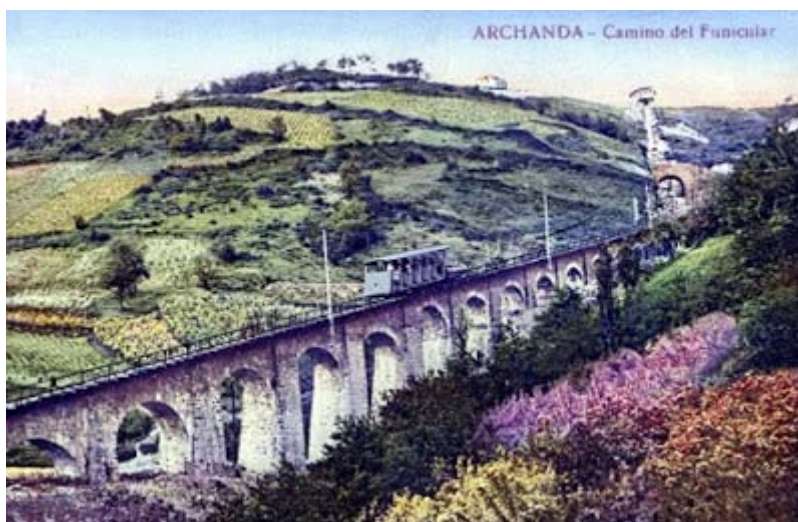


EL FUNICULAR DE ARTXANDA: 100 AÑOS OFRECIENDO LAS MEJORES VISTAS DE BILBAO

Juanjo Olaizola

7-10-2015

<http://historiastren.blogspot.com.es/>



Funicular de Artxanda fotografiado en sus primeros años de servicio. Archivo EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril

Hoy, 7 de octubre de 2015, cumple su primer centenario uno de los transportes más singulares de Bilbao: el funicular de Artxanda. Un siglo subiendo y bajando a los viajeros para que puedan abandonar por unos momentos y en muy pocos minutos, la bulliciosa capital vizcaína y disfrutar de la tranquilidad y al aire limpio de la cima de Artxanda así como, desde ella, un magnífico panorama en el que se puede contemplar la ciudad como si se tratase de una gran maqueta a escala.



Vista de Bilbao en 1915. Al fondo se aprecia el monte Artxanda. Archivo EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril

Con el rápido desarrollo demográfico e industrial de finales del siglo XIX, Bilbao se enfrentaba a graves problemas de salubridad, debido al hacinamiento de la población y a la gran contaminación ambiental de sus calles, consecuencia del humo generado por industrias, calefacciones, cocinas y trenes, que quemaban carbón en abundancia. Situada en una hondonada, rodeada de montañas, los gases contaminantes se acumulaban generando una atmósfera sucia y gris. Por ello, pronto se pensó en buscar alternativas de transporte que permitieran a los bilbaínos subir con facilidad, mediante algún sistema ferroviario, a las cumbres cercanas, donde podrían disfrutar de un entorno natural y limpio.



El donostiarra funicular del Monte Igeldo sirvió de inspiración para la construcción del de Artxanda. Archivo EuskoTren/Museo

Antes de que se pusiera en marcha el funicular de Artxanda, se plantearon otras alternativas, como un ferrocarril de cremallera o la construcción de otro funicular, con un trazado sensiblemente distinto del actual. Ninguno de estos proyectos llegó a materializarse y, de hecho, fue preciso comprobar el éxito del vecino funicular de Monte Igueldo, inaugurado en San Sebastián en 1912, para dar el impulso final a la idea. Es más, fueron precisamente los promotores del funicular donostiarra quienes tomaron las riendas del asunto y constituyeron una nueva empresa para construir un medio de transporte similar en Bilbao.



Junto al túnel de acceso a la estación inferior, la obra más espectacular del funicular de Artxanda fue el viaducto de 18 arcos que permitía superar los desniveles del terreno. Archivo EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril

El 16 de agosto de 1913, Evaristo San Martín, promotor del funicular del Monte Igueldo, presentó en los ayuntamientos de Bilbao y Begoña (en aquella época, Begoña era un pueblo independiente y en su término municipal se encontraba la cima a la que se pretendía llegar con el funicular), el proyecto para la construcción del nuevo medio de transporte. Aunque la tramitación fue compleja, sobre todo en lo relativo al túnel en el que arrancarían la línea y en el que se situaría la estación inferior, la empresa Funicular de Archanda, S.A. constituida el 10 de junio de 1914 con un capital social de un millón de pesetas, obtuvo las autorizaciones necesarias para iniciar las obras.



Mariano de Corral construyó las carrocerías de los dos coches del funicular de Artxanda. Archivo EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril

Para la construcción de la línea se contrataron los servicios de una de las empresas más destacadas del sector, la firma suiza Société des Usines de Louis de Roll (Berna), compa a que ya había construido el funicular del Monte Iguelo y otras muchas instalaciones similares en Catalunya, entre ellos el primer funicular del Estado español en el Tibidabo (Barcelona). Por su parte, las carrocerías de los dos coches de viajeros fueron construidas por la empresa Mariano de Corral, cuyos talleres, situados en la bilbaína calle de M gica y Buitrón, se encontraban a unos pocos metros de la estación inferior del funicular. De este modo, pese a que el estallido de la Primera Guerra Mundial retrasó la entrega de los equipos fabricados en Suiza, (carriles, cruzamiento, motor, poleas y reenvíos, etc.) a principios de octubre de 1915 todo estaba dispuesto para iniciar el servicio. Por ello, cuando el día 6 se recibieron las últimas autorizaciones para su puesta en marcha, no se esper  más y al día siguiente, 7 de octubre de 1915, a las 12:20 del mediodía, se inició el servicio con un notable éxito de público. Según la prensa de la época, el día inaugural se vendieron más de 2.800 billetes.

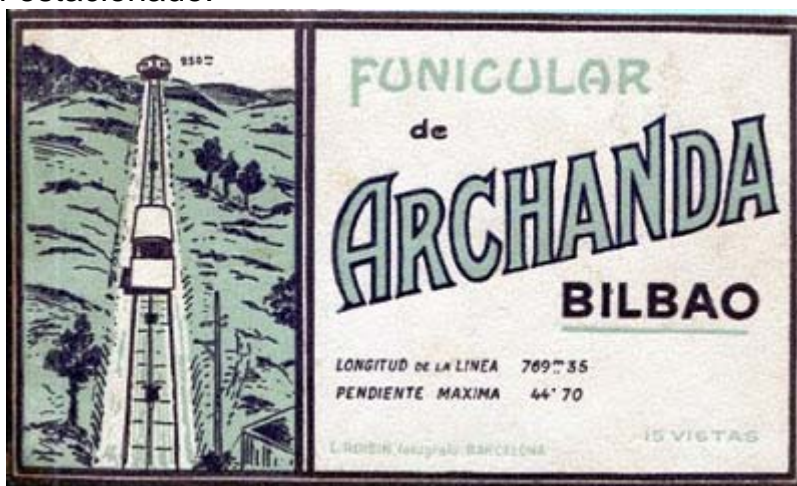


Vista del cruce sin piezas móviles establecido en el centro del trazado, según los principios del ingeniero Roman Abt. Archivo

EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril

Pronto, el funicular de Artxanda adquirió notable popularidad, no solo por ofrecer a los bilbaínos la oportunidad de disfrutar de la naturaleza, del aire puro y de las magníficas vistas que ofrecía la cumbre, tras un rápido ascenso de apenas siete minutos, sino también por las alternativas de ocio construidas por los promotores de este medio de transporte en la cima: un casino, restaurantes y pistas de patinaje. Desgraciadamente, la Guerra Civil puso fin a la placida existencia del funicular, sobre todo, cuando el 18 de junio de 1937, en vísperas de la toma de Bilbao por las tropas rebeldes, la cumbre fue bombardeada por la aviación fascista,

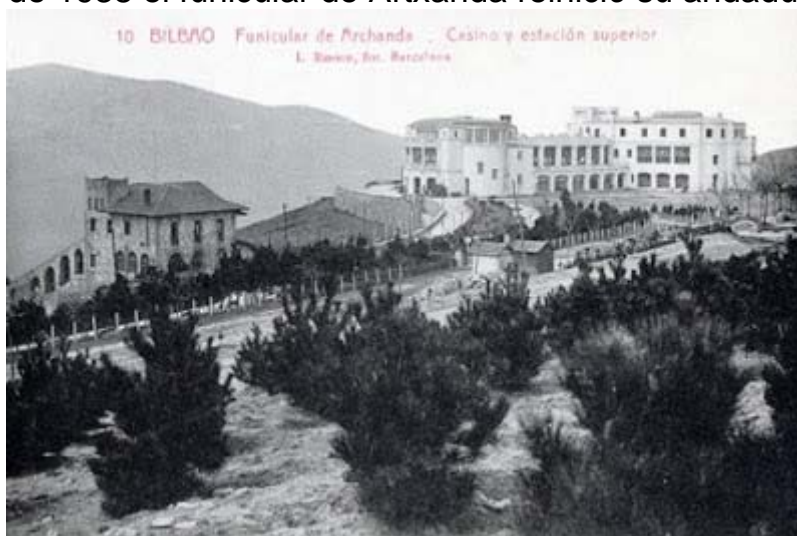
destruyendo buena parte del edificio de la estación superior y uno de los coches ahí estacionado.



El atractivo turístico del funicular de Artxanda quedó plasmado en esta singular colección de tarjetas postales. Archivo

EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril

Tras la caída de Bilbao, los propietarios del funicular no se encontraban en condiciones de impulsar la reconstrucción de las instalaciones, por lo que decidieron traspasar la empresa al Ayuntamiento de Bilbao, institución que procedió a su rápida puesta en marcha. De este modo, el 24 de julio de 1938 el funicular de Artxanda reinició su andadura.



La Guerra Civil trajo consigo, entre otras muchas desgracias, la destrucción del Casino de Artxanda. Archivo EuskoTren/Museo

Vasco del Ferrocarril

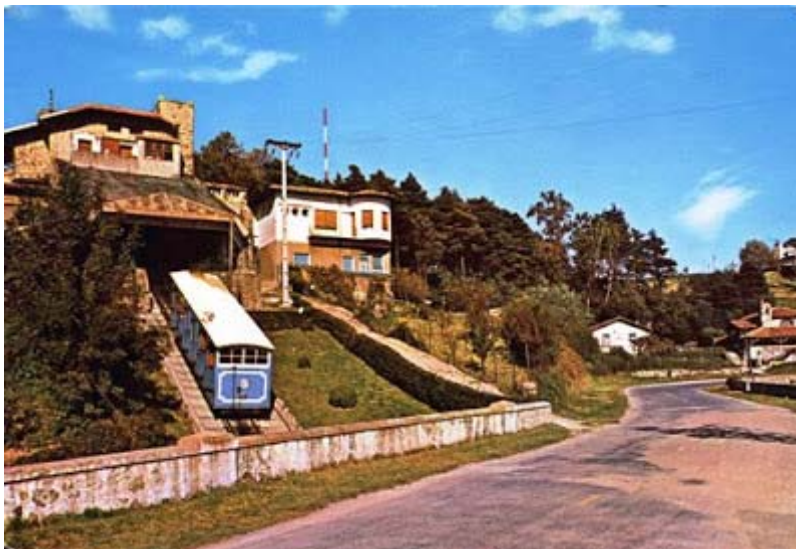
Gracias a sus bajas tarifas, el funicular de Artxanda se convirtió en los años cuarenta, cincuenta y sesenta en una de las mejores alternativas de ocio para los bilbaínos que acudían en masa a la cumbre los domingos y días festivos. De este modo, año tras año se transportaba a más de 1,2 millones de viajeros, por lo que se llegó a estudiar su modernización, con el fin de ampliar su capacidad y reducir el tiempo de viaje. Sin embargo,

antes de que alguno de estos planes llegara a materializarse, la pacífica existencia del funicular volvió a truncarse por un nuevo hecho violento, en este caso, la caída libre de uno de los coches, desde la estación superior a la inferior.



Vista de uno de los coches del funicular fotografiado a principios de los años setenta. Fotografía de Jean-Henri Manara

En la primavera de 1976 los trabajadores del funicular detectaron un preocupante desgaste del cable tractor, por lo que de inmediato se contrató el suministro de uno nuevo a la Sociedad Franco Española de Cables. Paralizado el servicio para proceder a la operación de sustitución, una concatenación de errores trajo consigo la rotura de la argolla con la que se había sujetado el coche que se encontraba en la estación superior, precisamente en el momento en que siete operarios almorzaban en su interior. Iniciada la marcha, seis de ellos lograron saltar a los pocos metros, pero uno de ellos no pudo hacerlo y acompañó al coche hasta el inevitable impacto con el que se encontraba en la estación inferior. Pese a que los dos coches quedaron reducidos a astillas, el inesperado viajero logró sobrevivir pese a sufrir algunas fracturas de cierta consideración. En este accidente, el único de sus características en la historia de los funiculares europeos, bien podría pensarse que, cuando el trabajador salió del amasijo de hierros y maderas rotas en las que se habían convertido los dos coches, seguramente pensó "si no soy de Bilbao... ¡me mato!"



El 25 de junio de 1976 el coche situado en la estación superior se desprendió de sus sujeciones y se precipitó hasta la estación inferior. Archivo EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril

La destrucción de los dos coches con los que se prestaba el servicio supuso la inmediata paralización del servicio. No eran buenos tiempos para emprender su reconstrucción, en un país sumido en una grave crisis económica y política. Sin embargo, las reivindicaciones vecinales no se hicieron esperar, lo que impulsó al Ayuntamiento bilbaíno a emprender, en 1979, los primeros trabajos para la recuperación del funicular. En principio, se pensó en reparar los coches dañados y adecuar las instalaciones pero, los años de abandono, sumados a la falta de inversiones de modernización que había experimentado este medio de transporte durante toda su historia, hicieron que pronto se desistiera de este propósito y se plantease una actuación más ambiciosa que permitiera incrementar la capacidad de transporte al utilizar vehículos de mayor tamaño y un sistema de tracción que imprimiera mayor velocidad a los coches. De este modo, en colaboración con la firma austriaca Wagner-Biro, A.G. y empresas locales como Tecsa, Sener, Ingelectric y Mecánicas La Peña, se reconstruyó el sistema de tracción, las estaciones y el trazado, al mismo tiempo que se ensanchaba la vía, que pasó del ancho métrico original a 1,20 metros. CAF construyó los bastidores de los nuevos coches, montados sobre pequeños bogies, mientras que el carroceros de autobuses Irizar fabricó las carrocerías.



Colocación de los nuevos coches del funicular de Artxanda sobre la vía. Archivo EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril

Finalizadas las obras, el 30 de abril de 1983, en plena campaña para las elecciones municipales, se procedió a la inauguración oficial del nuevo funicular. Sin embargo, todavía era necesario realizar diversas pruebas para su definitiva puesta en servicio público, lo que no tuvo lugar hasta el 17 de junio de 1983... para interrumpirse nuevamente, a los pocos meses, en concreto, el 26 de agosto, cuando las terribles inundaciones que asolaron Bilbao en esa aciaga jornada, anegaron la estación inferior, destruyendo todas sus instalaciones. Finalmente, el 4 de noviembre, el funicular recuperaría definitivamente la normalidad, emprendiendo una nueva etapa histórica que se ha prolongado hasta la fecha. Por tanto, no nos queda más que celebrar este centenario felicitando a quienes día a

día dan vida a este singular medio de transporte; los trabajadores del funicular y también a todos sus viajeros que, en definitiva, son su verdadera razón de ser. Zorionak!



Uno de los nuevos coches del funicular, efectúa salida desde la estación superior. Fotografía de Juanjo Olaizola Elordi