

**LA COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN,
1887-2012.
125 AÑOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA
CAPITAL GUIPUZCOANA**

Juanjo Olaizola Elordi

Dirigida por María Soledad Gómez de las Heras

Departamento de Historia Contemporánea
Facultad de Geografía e Historia



UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

Madrid, 2011

**COLECCIÓN
TESIS DOCTORALES**

HUMANIDADES

**LA COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN,
1887-2012.
125 AÑOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CAPITAL
GUIPUZCOANA**

Juanjo Olaizola Elordi

Dirigida por María Soledad Gómez de las Heras

**Departamento de Historia Contemporánea
FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA**



UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

Madrid, 2011

COLECCIÓN TESIS DOCTORALES

HUMANIDADES

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles pone a disposición del público la Colección de Tesis Doctorales sobre el ferrocarril, con el objetivo fundamental de contribuir a la difusión de la investigación universitaria sobre esta materia y facilitar el acceso libre y gratuito a las investigaciones de los autores, aportando así una información muy valiosa y especializada y contribuyendo, al mismo tiempo, a la preservación de estos trabajos. Con ello, además, se da visibilidad a esta producción intelectual. La Fundación aspira a que su repositorio sea lo más amplio posible y que estén representados en él todos los ámbitos de investigación del ferrocarril.

La **Colección de Tesis Doctorales** se clasifica en tres ramas, en función de su temática:

- Ingeniería y Arquitectura
- Humanidades
- Economía y Regulación

LA COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN, 1887-2012. 125 AÑOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CAPITAL GUIPUZCOANA

El objeto principal de la presente tesis es el de analizar la historia de una de las compañías de transporte público más antiguas de nuestro país, la Compañía del Tranvía de San Sebastián, constituida en 1886 y que en la actualidad sigue siendo la titular de los servicios urbanos de la capital guipuzcoana. Para ello se estudiarán tanto sus cambios tecnológicos, desde el tranvía de mulas hasta el autobús pasando por el tranvía eléctrico y el trolebús, como su evolución financiera, los ingresos y gastos, la demanda o el paso de empresa privada a pública. Todo ello sin olvidar otros aspectos directamente vinculados a la actividad de esta clase de empresas, como la situación de sus trabajadores o las implicaciones en el desarrollo urbano de la ciudad cuya impronta todavía es patente en el propio paisaje donostiarra.

Juanjo Olaizola Elordi (Donostia, 1965) es doctor por la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). Toda su vida profesional ha estado vinculada a la conservación y divulgación de la historia y el patrimonio ferroviario desde el Museo Vasco del Ferrocarril (EuskoTren), institución que dirige desde sus inicios en 1989. En 1987 publicó sus primeros artículos en la prestigiosa revista *Carril* y desde entonces ha colaborado con la mayor parte de las publicaciones ferroviarias españolas como *Trenes Hoy*, *Maquetrén* o *Vía Libre*. Además, es miembro del Consejo de Redacción de la *Revista de Historia Ferroviaria*, donde habitualmente publica sus trabajos de investigación. Asimismo, es autor de más de treinta libros y un centenar de artículos y trabajos de investigación, realizados individualmente o en colaboración con los más destacados autores del panorama ferroviario español, en los que analiza la historia del ferrocarril desde sus más diversas vertientes: técnica, económica y social.

ISBN: 978-84-946555-8-6

Depósito legal: M-23568-2017

Fundación de los Ferrocarriles Españoles – 2017

Coordinación editorial y maquetación: Lourdes Orozco Torres

Diseño de cubiertas: Belén Romeo

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	7
1.- ANTECEDENTES.....	13
1.1.- Los inicios de los transportes urbanos	13
1.2.- El tranvía, origen, evolución tecnológica y desarrollo	15
1.3.- Los inicios del tranvía en España	20
1.4.- El transporte en el San Sebastián pretranviario	25
1.5. Los primeros proyectos tranviarios en San Sebastián	28
1.5.1.- El tranvía de la estación del Norte al puerto	28
1.5.2.- Los proyectos de Emilio Rotondo Nicolau y de la Compañía General Española del Tramvía.....	32
1.5.3.- Las propuestas de Nicolás Urgoiti y de Ramón Díaz Maroto.....	37
2.- LA COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN	41
2.1.- Antecedentes.....	41
2.2. La constitución de la Compañía del Tranvía de San Sebastián	47
2.3.- Los accionistas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián	49
3.- LOS INICIOS DE LA EXPLOTACIÓN: EL MOTOR DE SANGRE (1887-1897).....	55
3.1.- El trazado del tranvía de San Sebastián a Rentería	55
3.2.- Obras e inauguraciones	58
3.2.1.- La primera sección	58
3.2.2.- El ramal a la estación del Norte	62
3.2.3.- La prolongación a Pasajes Ancho.....	63
3.2.3.- Nuevas ampliaciones: el Antiguo y Molinao.....	65
3.2.4.- El final de las obras. Los tranvías llegan a Rentería y Venta Berri	67
3.3.- El material móvil	70
3.4.- El motor de sangre: Un sistema preindustrial en el transporte ferroviario.....	73
3.4.1. Breve introducción al motor de sangre en España.....	74
3.4.2. El motor de sangre en los tranvías de San Sebastián	77
3.4.3. El parque motor de la Compañía del Tranvía de San Sebastián entre 1887 y 1897	78
3.4.4.- La tracción.....	88
3.4.5.- Las razas.....	90
3.4.6.- La edad	91
3.4.7.- El trabajo diario	92
3.4.8.- La alimentación	92
3.4.9.- Cunas y fiemos.....	97
3.4.9.- El herraje	98
3.4.10.- Otros cuidados	101
3.5.- La financiación de las inversiones	104
3.6.- La explotación: evolución del tráfico y resultados	108
3.7.- El Consejo de Administración.....	111
3.8.- Los trabajadores	114
3.9.- Dependencia tecnológica	118
4.- UNA NUEVA TECNOLOGÍA: EL TRANVÍA ELÉCTRICO (1897-1902)	121
4.1.- Los primeros proyectos para la sustitución del motor de sangre	121

4.2.- El cambio de tracción: ¿moda o necesidad?	126
4.3.- El concurso de electrificación	132
4.4.- Las obras	141
4.5.- Una electrificación precoz.....	152
4.5.1.- La vía.....	153
4.5.2.- El mantenimiento del material móvil.....	156
4.5.3.- Nuevo material móvil	157
4.5.4.- La generación de energía eléctrica	159
4.5.5.- La batería de acumuladores.....	162
4.5.6.- La venta de energía a terceros.....	164
4.6.- El Consejo de Administración y el nuevo jefe de explotación.....	165
4.7.- El personal.....	167
4.8.- La explotación: evolución del tráfico y resultados de la electrificación	173
5.- NUEVAS LÍNEAS Y NUEVAS EMPRESAS (1903-1917).....	179
5.1.- Nuevos ferrocarriles y tranvías urbanos en San Sebastián.....	179
5.1.1.- El ferrocarril del Monte Ulía	179
5.1.2.- El ferrocarril de San Sebastián a Hernani	183
5.1.3.- El tranvía eléctrico de San Sebastián a Tolosa.....	186
5.1.4.- El ferrocarril de San Sebastián a la frontera.....	193
5.2.- La expansión de la red de la Compañía del Tranvía de San Sebastián.....	197
5.3.- La instalación de la doble vía.....	203
5.4. Nuevas líneas: Igueldo y Gros.....	210
5.5. La frustrada línea Norte-Sur.....	214
5.6. La ampliación del material móvil.....	215
5.7.- El transporte de mercancías	222
5.8.- Las mejoras en el suministro eléctrico: del carbón a la hidroelectricidad	230
5.9.- La explotación: evolución del tráfico y resultados.....	233
5.10.- Los trabajadores	244
6.- DE LA CRISIS A LA RENTABILIDAD (1918-1935)	249
6.1.- La crisis.....	249
6.2.- La reorganización	258
6.3.- Los autobuses piratas: competencia y control del transporte urbano en San Sebastián	267
6.4.- República y conflictividad social	276
6.5.- La explotación: Evolución del tráfico y resultados	282
6.6.- En el aspecto técnico.....	286
7.- LA GUERRA CIVIL (1936-1939).....	291
7.1.- El tranvía de San Sebastián bajo el Consejo Obrero.	292
7.2.- La represión	295
7.3.- Beneficios de guerra.....	303
8.- UNA NUEVA TECNOLOGÍA: DEL TRANVÍA AL TROLEBÚS (1940-1958).....	307
8.1.- El tranvía ¿una tecnología superada?.....	307
8.2.- ¿Adaptarse a la demanda?.....	310
8.3.- El tranvía, un estorbo para el tráfico	313

8.4.- Una nueva alternativa de transporte: el trolebús	315
8.5.- La Compañía del Tranvía de San Sebastián y el trolebús	318
8.6.- El largo proceso de transformación	320
8.7.- La financiación de la transformación	338
8.8.- La evolución de la explotación	342
8.9.- Los nuevos equipos.....	349
9.- EL FINAL DE LA TRACCIÓN ELÉCTRICA: DEL TROLEBÚS AL AUTOBÚS (1959-1973)	357
9.1.- La desaparición de los trolebuses	358
9.2. La explotación (1959-1973)	370
9.3.- El material móvil y las instalaciones	378
10.- DE LA EMPRESA PRIVADA A LA PÚBLICA (1974-1981)	385
10.1.- La evolución de la demanda.....	385
10.2.- Conflictividad social	394
10.3.- La insuficiencia de las tarifas.....	399
10.4.- El proceso de municipalización	401
10.5.- Los aspectos técnicos	406
11.- LA COMPAÑÍA DEL TRANVÍA, EMPRESA MUNICIPAL (1981-2010).....	411
11.1.- Los inicios de la empresa municipal	411
11.2.- El final de las líneas a Rentería y Beraun	413
11.3.- El transporte urbano como servicio social	416
11.4.- La evolución de los resultados (1983-1990).....	419
11.5.- La conflictividad socio-política	424
11.6.- La consolidación de la empresa municipal (1990-2010)	426
11.7.- De Ategorrieta a Marrutxipi.....	441
12.- CONCLUSIONES	455
13.- FUENTES DOCUMENTALES	475
13.1.- Fuentes primarias.....	475
13.1.1.- Archivo Compañía del Tranvía de San Sebastián	475
13.1.2.- Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares)	475
13.1.3.- Archivo General de Gipuzkoa (Tolosa)	476
13.1.4.- Archivo Municipal de Pasaia:	476
13.1.5.- Archivo Municipal de Rentería (Guipúzcoa):.....	476
13.1.6.- Archivo Municipal de San Sebastián:.....	477
13.1.7.- Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril (Azpeitia-Guipúzcoa):	479
13.2.- Centros electrónicos de documentación	483
13.3.- Publicaciones periódicas	483
14.- BIBLIOGRAFÍA.....	489
15.- APENDICE DOCUMENTAL	497

INTRODUCCIÓN

La Revolución Industrial provocó en las sociedades occidentales del siglo XIX transformaciones económicas y sociales sin precedentes en la historia de la humanidad. Sin embargo, esta Revolución con mayúsculas no habría sido posible sí, de forma paralela, no se hubiera producido otra revolución; la de los transportes y las comunicaciones.

Gracias a los logros tecnológicos de la Revolución Industrial, el mundo inició en el siglo XIX un imparable proceso de globalización que, acelerado de manera vertiginosa en las últimas décadas gracias a los avances de la electrónica y la informática, tiene sus orígenes en el vapor y el telégrafo.

En el siglo XIX, mientras el telégrafo universalizaba la información, los nuevos barcos de vapor acortaban la distancia entre los continentes e hicieron cada vez más rápido, capaz y seguro el transporte de viajeros y de toda clase de mercancías.

Al mismo tiempo que en los océanos la máquina de vapor sustituía con ventaja a la fuerza del viento, en tierra, las innovadoras locomotoras de vapor, hoy piezas de museo, revolucionaban el transporte de la mano del ferrocarril, sistema cuyo impacto en la sociedad del siglo XIX ha sido estudiado por numerosos autores desde las más variadas perspectivas en obras que han servido de indudable referencia a este trabajo. Por citar algunos ejemplos, y refiriéndonos únicamente a nuestro país es digna de reseñar la obra dirigida por el profesor Miguel Artola bajo el título *Los ferrocarriles en España* que editó el Banco de España en 1978. Fundamentales también para el conocimiento de los ferrocarriles españoles resultan los trabajos de Francisco Wais, Joaquín Nadal, Antonio Gómez Mendoza, Gabriel Tortella, Javier Vidal Olivares o Miguel Muñoz, así como la indudable labor de fomento de la investigación y de divulgación de la historia del ferrocarril que realiza la Fundación de los Ferrocarriles Españoles desde su creación en 1985, tarea en la que ocupan un lugar destacado sus Congresos de Historia Ferroviaria.

Sin embargo, la visión de las revoluciones del transporte del siglo XIX no sería completa si no se tuviera en cuenta sus implicaciones en el ámbito urbano, no en vano fue en las ciudades donde con más fuerza se manifestaron todas las contradicciones de la Revolución Industrial. En efecto, el espectacular crecimiento demográfico asociado a superación de las crisis de subsistencia propias de la era preindustrial y a la mejora de la calidad de vida, trajo consigo un rápido aumento de la población y, por consiguiente, del tamaño de las ciudades. Además, éstas se veían desbordadas por la constante emigración procedente de las regiones agrícolas circundantes cuyos habitantes, atraídos por la oferta laboral que generaban las nuevas fábricas y los servicios asociados a su desarrollo, esperaban poder mejorar en ellas sus miserables condiciones de vida.

Para garantizar la sostenibilidad de este masivo desarrollo urbano fue preciso dotar a las ciudades con infraestructuras que resultaban imprescindibles para garantizar la salubridad, la movilidad y la seguridad de sus habitantes, aspectos que en el siglo XIX pudieron ser cubiertos gracias a las nuevas tecnologías desarrolladas durante la Revolución Industrial. De este modo, se crearon redes de abastecimiento de aguas y evacuación de residuos, sistemas de alumbrado público y de suministro de energía a domicilio, primero de gas y, a finales de la centuria, de la mano de la electricidad. Asimismo, se implantaron los primeros transportes urbanos; los omnibuses, rippets y, sobre todo, los tranvías.

En efecto, el constante aumento demográfico en las ciudades europeas y norteamericanas, la expansión del tejido urbano y, por consiguiente, el incremento de las distancias a recorrer por los ciudadanos, así como la progresiva segregación funcional de los espacios urbanos, estimularon la implantación de sistemas de transportes masivos y económicos. Este papel, ante el escaso desarrollo tecnológico

de otras alternativas, fue asumido de forma generalizada por el medio de transporte que, en aquel momento, estaba revolucionando el mundo; el ferrocarril, eso sí, en una versión específicamente adaptada al nuevo entorno: el tranvía.

La implantación de los nuevos servicios urbanos exigió la inversión de considerables sumas de capital fijo. Este aspecto, unido a un importante componente tecnológico y a la necesidad de establecer fórmulas de gestión para las que las administraciones municipales carecían de capacidad y experiencia, motivó que su construcción y explotación se encomendase, por lo general, al sector privado, en régimen de concesión, previa subasta pública.

Al igual que sucede con el ferrocarril, los transportes urbanos en general y los tranvías en particular, también han sido abordados en los últimos años por numerosos investigadores que han analizado diferentes aspectos ligados a su desarrollo, desde la implicación de capitales locales o foráneos, a su impacto en la sociedad y en la evolución del urbanismo, pasando por los propios factores tecnológicos que han marcado su evolución. Sin embargo, es preciso señalar que, la inmensa mayoría de los trabajos sobre la materia publicados hasta el momento, se centran en analizar los casos concretos de las principales ciudades europeas y norteamericanas. Por el contrario, no abundan las obras que aporten una visión global al fenómeno, como es el caso de *The city and the railways in Europe*, de Ralf Roth y Marie-Noëlle Polino, *Between Politics and Technology; Transport as Factor of Mass Suburbanization*, de Paolo Capuzzo, *Tramways and trolleys. The rise of urban mass transport in Europe*, de John MacKay y *The time of the trolley* de William Middleton.

En el caso español la bibliografía disponible sobre los transportes ferroviarios urbanos en general y, sobre los tranvías en particular es, afortunadamente, cada día más abundante. Tomando como punto de partida trabajos pioneros como el de Pilar González Yanci, *Los accesos ferroviarios a Madrid*, publicada en 1977, o el de Antonio López Gómez, *Los transportes urbanos de Madrid*, de 1983, diversos autores han abordado el estudio de las principales redes de transportes urbanos españolas. Este es el caso de la propia capital de España que, junto a los trabajos antes referidos de los profesores González Yanci y López Gómez, también cuenta con interesantes aportaciones de Carlos López Bustos, Agustín Burgaleta o José Antonio Tartajo. En Barcelona diversos autores como Albert González Masip, Félix Zurita, Cesar Ariño, Manuel Giménez Atenalle, Juan Alemany y Jesús Mestre han publicado notables trabajos sobre la evolución de los transportes urbanos de la ciudad condal. Por su parte, ya en 1985 Javier Peña y José María Valero publicaron *Los Tranvías de Zaragoza*, obra de referencia para conocer, no solo los transportes urbanos de la capital aragonesa, sino también, la evolución tecnológica de este medio de transporte en España.

Los tranvías de Valencia han sido estudiados, entre otros, por Vicente Giménez Chornet, Luciano Vañó Giner, Inmaculada Aguilar Civera y por Antonio Domenech Carbó, mientras que los de la vecina Alicante cuentan con un importante trabajo de análisis dirigido por Inmaculada Aguilar Civera en 2007. El propio autor de esta tesis, en colaboración con Joaquín Sánchez Vintrolá y José Antonio Gómez Martínez publicó en 2008 un amplio artículo sobre los tranvías de Murcia. También los de Granada cuentan con una notable bibliografía, gracias a los trabajos de Gregorio Nuñez Romero-Balbás, Javier Piñar Ramos y Miguel Giménez Yanguas, mientras que la obra de José María Valero y Joaquín Herrera resulta un valioso referente sobre los tranvías de Cádiz. Asimismo en Andalucía ha sido estudiada, de la mano de un grupo de investigadores encabezado por José Antonio Gómez Martínez, una de las redes más singulares de España, como es la de Linares que, al igual que Granada, guarda importantes similitudes con San Sebastián dada la abundancia de líneas interurbanas y el protagonismo destacado del transporte de mercancías. Lamentablemente, la importante red de tranvías de Sevilla no cuenta todavía con un trabajo de carácter científico, aunque el trabajo de Manuel González y González aporta informaciones de indudable interés. Ya en el norte peninsular, es destacada la labor divulgadora de Xan

Fraga sobre los tranvías y trolebuses de Galicia, así como el valioso trabajo dirigido por Alberte Martínez sobre los tranvías de La Coruña, sin olvidar otra de las obras más veteranas, la que dedicó a los tranvías de Gijón Ramón María Alvargonzález en 1990.

Otras redes como las de Tarragona, Avilés, Pontevedra, Vigo o Valladolid también han sido estudiadas en diversas publicaciones y artículos que completan un rico panorama sobre los tranvías españoles a la espera de una obra que estudie esta materia desde un punto de vista general sobre la evolución de este medio de transporte en España.

En cuanto al País Vasco, es preciso reconocer el gran trabajo realizado por la profesora Begoña Cava Mesa en su brillante tesis doctoral sobre el tranvía urbano de Bilbao, defendida en 1988. Asimismo, el autor de la presente tesis ha publicado diversos libros y artículos sobre otros tranvías vizcaínos y guipuzcoanos, como el de Bilbao a Durango y Arratia, el de Pedernales a Bermeo o el de Irún a Fuenterrabía. Sin embargo, la historia de los transportes urbanos de San Sebastián no ha sido hasta ahora abordada con rigor científico.

En este contexto, la presente investigación tiene como objeto analizar la evolución de los transportes públicos de San Sebastián, de la mano de una empresa que en breve cumplirá 125 años de ininterrumpido servicio público a los habitantes de la capital guipuzcoana, lo que la convierte en la más antigua del sector en España: la Compañía del Tranvía de San Sebastián.

Como otras empresas del sector, la Compañía del Tranvía de San Sebastián ha experimentado a lo largo de sus 125 años de existencia una constante evolución en sus aspectos económicos, sociales y tecnológicos: del capital privado al sector público, del tranvía de mulas al eléctrico y de éste al trolebús para dar más tarde paso al autobús diesel, o del práctico monopolio de los transportes a la feroz competencia del vehículo privado.

Quien suscribe estas líneas, como donostiarra y, por tanto, usuario de los servicios de transporte que ofrece la Compañía del Tranvía de San Sebastián, ha sido testigo de primera mano de esta actividad y de su implicación en la vida de la ciudad a lo largo de los últimos 45 años. Desde la infancia, marcada por el imborrable recuerdo de los espectaculares trolebuses de dos pisos adquiridos de ocasión en Londres, los transportes urbanos han sido objeto de interés personal que ahora se traduce en este trabajo de investigación, culminación de diversas obras parciales previas que pueden ser consultadas en la bibliografía. Afortunadamente, dada mi condición de director del Museo Vasco del Ferrocarril, pude contribuir en primera persona, en el año 2003, al rescate del rico archivo documental de esta empresa que, ante el traslado desde las centenarias cocheras de Ategorrieta a las modernas instalaciones de Marrutxipi, se encontraban en serio riesgo de desaparecer. Gracias a la colaboración de la empresa y del propio consistorio donostiarra, en la actualidad este fondo se encuentra preservado y a disposición de todos estudiosos e investigadores interesados en la materia.

Es precisamente el rico archivo de la Compañía del Tranvía de San Sebastián el que ha servido como principal fundamento para la realización del presente trabajo de investigación. El fondo documental preservado por el Museo Vasco del Ferrocarril abarca desde las Memorias hasta los libros de Actas de su minucioso Consejo de Administración, así como los libros Mayores y Diarios de contabilidad y numerosos documentos técnicos de incuestionable valor histórico. Evidentemente, este fondo aporta una visión sesgada; el de la propia empresa, por lo que ha sido preciso contrastar sus informaciones con la documentación conservada en diversos archivos y de forma destacada en el Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares, el de la Diputación Foral de Gipuzkoa sito en Tolosa y los de los ayuntamientos servidos por sus líneas: San Sebastián, Pasajes y Rentería.

El reflejo de la actividad de las empresas financieras e industriales en la sociedad resulta en muchas ocasiones difícil de constatar. Afortunadamente, éste no es el caso de las concesionarias de servicios públicos, como las explotadoras de transportes

urbanos, de modo que el impacto social de muchos de los fríos datos de la actividad de la Compañía del Tranvía de San Sebastián que aportan los diversos archivos consultados, se puede contrastar, ya que tuvieron una traducción directa en la vida ciudadana y, por tanto, quedaron reflejados en las crónicas de la prensa diaria. Así, gracias a los periódicos editados a lo largo de estos 125 últimos años es posible conocer la percepción que en cada momento histórico tuvo la sociedad donostiarra sobre la evolución de la empresa y sus servicios. En este sentido, ha resultado fundamental la consulta de los fondos hemerográficos de la Biblioteca Municipal de San Sebastián, el centro Koldo Mitxelena, de la Diputación Foral de Gipuzkoa y la valiosísima Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional, así como la magnífica aportación que, desde el sector privado, realiza la Hemeroteca Digital de *La Vanguardia*.

Este trabajo de investigación se ha planteado desde una indudable perspectiva cronológica, en la que se pretende analizar las diversas secuencias temporales que, en buena medida, están marcadas por los cuatro grandes cambios tecnológicos que experimentó la empresa: del motor de sangre al eléctrico, más tarde al trolebús para finalizar en los autobuses que, en la actualidad siguen protagonizando el devenir de los transportes urbanos de San Sebastián. Indudablemente, aunque fundamentales en la historia de una empresa, los cambios tecnológicos no se justifican por sí solos, por lo que también se estudiará la evolución económica de la compañía, sus accionistas, los resultados de la explotación, sus trabajadores y, sobre todo, su impacto en la vida de la ciudad y en la de sus ciudadanos. Si algo llama poderosamente la atención en la Compañía del Tranvía de San Sebastián es su notable longevidad, ya que pocas empresas en nuestro país han alcanzado los 125 años de existencia y, mucho menos, en el sector de los transportes públicos.

El objetivo inicial de esta tesis es la de contribuir al conocimiento del devenir de la capital guipuzcoana en los últimos 125 años, a través de uno de los indicadores más importantes y evidentes del cambio económico, un hecho verdaderamente innovador en sus orígenes, como fue la creación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián y la implantación, por primera vez en la historia de la ciudad, de los transportes urbanos.

Evidentemente, la vinculación de este estudio con la historia local es muy estrecha, de tal modo que el análisis de la historia de la Compañía del Tranvía permitirá conocer con más detalle la propia historia contemporánea de San Sebastián. No por ello afrontamos este trabajo con el miedo a que sea considerado un tema menor, reducido a un ámbito muy limitado como la capital guipuzcoana y su entorno más inmediato. Al contrario, estamos plenamente de acuerdo con la profesora Begoña Cava Mesa quien, en su tesis doctoral dedicada al tranvía urbano de Bilbao, señalaba que la historia de lo pequeño y lo local no debe quedarse en el silencio y la oscuridad, eclipsada en valor por las interpretaciones globalizadoras y magnificentes de la historia. Precisamente, esperamos que esta aportación a la historia local de los tranvías de la capital guipuzcoana contribuirá a llenar un pequeño vacío que, en el futuro permita afrontar el estudio de los transportes urbanos en España desde una perspectiva global.

A través de este estudio esperamos pretendemos dar a conocer la historia de una de las empresas de transporte público más antiguas de España y su evolución a lo largo de 125 años de andadura ininterrumpida, lo que aporta un indicador fundamental de la propia evolución económica, social y urbana de la capital guipuzcoana. De este modo, se intentará analizar su capacidad de adaptación a los cambios experimentados por la ciudad. Demostrar si aquel mundo cambiante y dinámico de finales del siglo XIX y todas las vicisitudes históricas, técnicas, políticas y económicas del convulso siglo XX estuvieron en interrelación con este sector empresarial que es, por otra parte, algo más que un instrumento del comercio y de la industria, pues formó parte íntima de la vida cotidiana de los propios donostiarras, tanto de los que usaban con mayor o menor regularidad sus servicios como para los que, simplemente convivían con ellos, ya que tranvías, trolebuses y autobuses han formado parte del paisaje urbano durante más de una centuria.

Entre las primeras cuestiones que nos planteamos a la hora de abordar la elaboración de esta tesis se encuentra la de intentar conocer las aportaciones, a San Sebastián y su entorno más inmediato, que trajo consigo la implantación de los transportes urbanos, cómo asumió la capital guipuzcoana esta innovación, por qué, cómo y quienes fueron los impulsores de esta iniciativa.

Indudablemente, al abordar el trabajo se plantean nuevas cuestiones como la contribución de los transportes urbanos al propio desarrollo de San Sebastián, el papel que jugaron respecto a la expansión de la capital guipuzcoana y a la especialización funcional de barrios y pueblos limítrofes. Asimismo, resulta ineludible analizar los motivos que impulsaron los diversos cambios tecnológicos que experimentó este servicio público, iniciado con tranvías impulsados por caballos, más tarde por la fuerza eléctrica y progresivamente sustituidos por trolebuses para, finalmente, ser éstos también reemplazados por autobuses, sistema que en la actualidad sigue protagonizando el devenir del transporte público de San Sebastián. ¿Cuáles fueron las motivaciones de estos cambios?, ¿fueron prematuros?, ¿estaban debidamente justificados?, ¿Cómo afectaron a la sociedad donostiarra y a la propia empresa?

De las alternativas metodológicas que podrían ilustrar la presente tesis hemos seguido la que estudia el comportamiento interno, como empresa, contemplando asuntos que van desde la constitución de la Compañía hasta los problemas relacionados con la construcción, trazados, explotación, soluciones técnicas, autorizaciones, organización, financiación, relaciones laborales y otros contenidos que consideramos fundamentales para el conocimiento preciso de la actividad de los transportes urbanos en San Sebastián. La línea cronológica, como ya se ha señalado, resulta inevitable, como ineludible resulta analizar los resultados económicos y la evolución de la demanda.

En Azpeitia, a 21 de mayo de 2011

Juanjo Olaizola Elordi
Licenciado en Geografía e Historia

1.- ANTECEDENTES

No es el objeto de este trabajo investigar los orígenes de los transportes públicos urbanos en el mundo, tarea prácticamente inabarcable, por lo que nos limitaremos a plantear una breve introducción respecto a esta materia.

1.1.- LOS INICIOS DE LOS TRANSPORTES URBANOS

Como ya se ha señalado en la introducción, la urbanización de la sociedad europea y norteamericana a lo largo del siglo XIX, impulsada por los profundos cambios sociales y económicos que provocó la Revolución Industrial, trajo consigo un proceso de rápida expansión de las ciudades y, con ello, el aumento de sus distancias. Éstas, que antaño se podían cubrir a pie con facilidad, experimentaron un considerable incremento, por lo que pronto surgieron iniciativas de diversa índole para intentar implantar sistemas de transportes colectivos en sus calles.

Ante el constante crecimiento de algunas ciudades, las distancias que debían recorrer sus habitantes eran cada vez mayores y el recurso a las propias piernas podía convertir el desplazamiento en una experiencia agotadora. De este modo, ya en la Edad Media comenzaron a proliferar en las grandes urbes las sillas de mano y también diversas clases de carruajes. Evidentemente, solamente las clases más favorecidas podían disfrutar de estos medios. Sin embargo, ante la escasa especialización espacial, la inmensa mayoría de los habitantes de las áreas urbanas no tenían grandes necesidades de movilidad. En efecto, muchos de ellos vivían en los pisos superiores de los mismos edificios en los que en la planta inferior desarrollaban su actividad laboral en talleres gremiales o pequeños comercios. Por otra parte, sus necesidades materiales y espirituales podían ser cubiertas en el entorno más inmediato, bien en las tiendas y mercados de las inmediaciones o en las parroquias que presidían todos los barrios.

Pese a las circunstancias arriba citadas, la demanda de movilidad en las ciudades experimentó un lento crecimiento que dio lugar a la aparición de los primeros vehículos de alquiler, tanto sillas de mano como carruajes arrastrados por caballerías. Es de suponer que el precio de estos servicios, antecesores de los taxis actuales, los haría poco accesibles para las clases populares.

El primer antecedente de los actuales servicios de transporte público urbano, configurado como líneas que atraviesan la ciudad con un recorrido fijo y que son cubiertas con vehículos compartidos por diferentes personas, parece ser que se remonta a la Francia del siglo XVII.

Históricamente se ha atribuido al matemático y filósofo francés Blaise Pascal, el desarrollo de los primeros servicios de transporte urbano colectivos y con itinerario fijo. En 1662 Pascal obtuvo del rey Luis XIV el privilegio para organizar una empresa de carrozas públicas con las que podría explotar cinco rutas, cuatro de ellas con origen en la place de Luxembourg y la quinta con recorrido circular. Entre las condiciones de la concesión se estipulaba que:

- Los coches efectuarían el mismo trayecto establecido en la concesión en la totalidad del recorrido.
- Las salidas se verificarían según un horario establecido, cada cuarto de hora, independientemente de la ocupación que registrasen en ese momento.

- El precio que debería abonar cada viajero se fijaba en cinco «sols».¹

Si se analizan detenidamente las condiciones impuestas en la concesión Real, se puede comprobar que todos los elementos que caracterizan a los transportes urbanos colectivos modernos ya estaban presentes en la empresa de Pascal:

- Itinerarios fijos
- Horarios fijos y frecuencias uniformes con circulaciones a intervalos constantes
- Tarifas económicas

Las «Carrosses à cinq sols», nombre con el que fueron conocidas debido al precio del servicio, pronto alcanzaron una gran popularidad en París. Sin embargo, aunque la licencia otorgada por Luis XIV no incluía restricción alguna respecto a los potenciales usuarios, el Parlamento de la capital francesa prohibió el acceso de «soldats, pages, laquais et autres gens de bras» cuya presencia pudiera incomodar a los viajeros de las clases más acomodadas. De este modo, el servicio perdió una parte notable de su clientela, lo que unido a un incremento de la tarifa a seis «sols» por pasajero, le restaron popularidad hasta desaparecer por completo en 1677.²

Tras la fallida experiencia de Pascal, fue preciso que transcurriera siglo y medio para que nuevamente se intentase implantar un servicio de transportes urbanos. En esta ocasión fue nuevamente en Francia, pero no en la capital sino a orillas del Loira, en Nantes donde, en el año 1825, Stanislas Baudry, propietario de una casa de baños situada en las afueras de la ciudad, en el barrio de Richebourg, estableció un servicio de carruajes hasta su balneario. El trayecto tenía su origen en la Place du Commerce y la primera parada se encontraba situada junto a una tienda de sombreros, comercio bautizado con el pintoresco nombre de «Omnes Omnibus», de ahí que pronto, los coches que ahí se detenían fueran conocidos con el nombre de Omnibus.³

La línea de omnibuses implantada por Stanislas Baudry pronto alcanzó un gran éxito, ya que pronto pudo comprobar que sus coches no solo eran utilizados por las personas que se dirigían a los establecimientos de baños, sino también por otros muchos clientes que los empleaban en sus desplazamientos diarios a sus domicilios o a los centros de trabajo situados a lo largo del recorrido.

Ante los buenos resultados de su sistema, Baudry decidió exportar la iniciativa a la capital de Francia y, en el año 1828, estableció en París la primera red de Ómnibus. Su ejemplo pronto fue seguido por numerosos empresarios, con la consiguiente proliferación de líneas que conformaban una red en ocasiones caótica y desorganizada. Por ello, en 1855 y con el propósito de ordenar el sector, Haussmann decretó la integración de todas las concesiones en una única empresa, la *Compagnie Générale des Omnibus*, sociedad que desde entonces monopolizaría los transportes públicos parisinos.⁴

El ejemplo de los omnibus de Baudry pronto fue seguido en otras ciudades europeas, de modo que en Roma se estableció la primera línea de esta clase en junio de 1845 en un trayecto que cubría la distancia existente entre la plaza de Venecia y la Basílica de San Pablo.⁵ En los siguientes años, otras capitales europeas y norteamericanas implantarían esta clase de servicios públicos en sus calles.

¹ Jean Tricore, *Un siècle de Métro*, pp. 8-9.

² Georges Muller, *L'Année du Tram*, p.20.

³ Clive Lamming, *ParisTram*, p. 45.

⁴ Jean Tricore, *Le tramway a Paris et en Ile-de-France*, p. 11.

⁵ Vittorio Formigari y Piero Muscolino, *Tram e Filobus a Roma*, p. 7.

1.2.- EL TRANVÍA, ORIGEN, EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA Y DESARROLLO

Aunque los ómnibus ofrecían un servicio de transporte razonable, su funcionamiento se veía entorpecido por el irregular pavimentado de las calles de la época. En consecuencia, el viaje en estos vehículos resultaba muy incómodo, debido a los constantes saltos y golpes que provocaban los innumerables baches que debían sortear. Además, la capacidad de arrastre de los animales de tiro se veía notablemente reducida lo que, a su vez, limitaba las posibilidades de rentabilidad del sistema. La solución a estos inconvenientes vino de la mano del invento que estaba revolucionando el siglo XIX: el ferrocarril.

En efecto, el camino de hierro podía proporcionar a los vehículos de transporte público urbano una superficie de rodadura lisa, suave y exenta de baches. Además, el menor rozamiento entre la rueda y el carril de hierro permitía optimizar el aprovechamiento de la fuerza de los animales de tiro, que podían arrastrar vehículos de mayor tamaño y, por tanto, de superior capacidad, con el mismo esfuerzo.

En Gran Bretaña se reivindica como el primer ferrocarril de carácter urbano el *Swansea and Mumbles Railway*, un pequeño servicio de transporte de pasajeros sobre carriles y movido por caballos que se abrió al servicio en 1807.⁶ Sin embargo, generalmente este título ha sido atribuido a una línea establecida en la ciudad de Nueva York el 14 de noviembre de 1832 con un recorrido por el sector sur de Manhattan, desde Prince street hasta la calle Catorce.⁷ El servicio era prestado por la *New York & Harlem Railroad Company* y, ante los buenos resultados del sistema, pronto se implantaron nuevos ferrocarriles urbanos en otras ciudades norteamericanas como el caso de Nueva Orleans, donde la primera línea inició su andadura en 1835. Es de destacar que este trayecto, tras haber sido electrificado a finales del siglo XIX, ha sobrevivido hasta nuestros días y, en la actualidad, se mantiene en servicio convertido, junto a su famoso carnaval, en uno de los principales reclamos turísticos de la ciudad del Mississippi ya que está considerado como el tranvía en activo más antiguo del mundo.

Pese al éxito de los primeros tranvías, este sistema de transporte urbano presentaba todavía importantes limitaciones para su implantación generalizada en las calles de las modernas ciudades europeas y norteamericanas. En efecto, la vía férrea empleada era similar a la de los ferrocarriles convencionales, con carriles montados sobre traviesas colocadas directamente encima del pavimento. Esta primitiva disposición, entorpecía la circulación de los demás vehículos y la de los propios peatones.

El paso definitivo para el desarrollo de los tranvías vino de la mano de un comerciante de vinos francés afincado en Nueva York, Alphonse Loubat. Este empresario había conocido de primera mano la experiencia del *New York & Harlem Railroad Company* y las dificultades que implicaba atravesar sus vías ya que sus almacenes se encontraban situados en las inmediaciones de la línea. Para solucionar este inconveniente, Loubat diseñó un nuevo tipo de carril plano, que podía empotrarse perfectamente en el pavimento, de modo que quedaban superados los inconvenientes que presentaban las vías convencionales.

⁶ Julian Thompson, *British Trams*, p. 28

⁷ Jim Harter, *World Railways of the nineteenth century*, p. 434



Imagen nº 1: Tranvía de la *New York & Harlem Railroad Company*, establecido en 1832. Se observa como las vías eran de tipo ferroviario, lo que entorpecía el tráfico rodado. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Alphonse Loubat estableció sus primeros carriles en Broadway y gracias al éxito que cosechó su invento, decidió regresar a su patria con el propósito de implantar una red de tranvías urbanos en París. Poco después, el 21 de noviembre de 1853, inauguraba su primer tranvía, que cubría un trayecto de dos kilómetros a lo largo del quai de Billy (en la actualidad, quai de New York), entre Passy y La Concorde, para continuar por Cours-la-Reine.⁸ En este trayecto, los caballos arrastraban con facilidad pequeños coches de dos pisos capaces de transportar 18 viajeros en el interior, 24 sobre la imperial y 6 en la plataforma trasera, capacidad inimaginable para un Ómnibus convencional. El nuevo invento pronto fue bautizado en la capital francesa como el «chemin de fer américain».⁹

Tras el éxito de su primera línea, el nuevo medio de transporte adquirió una rápida difusión por toda Europa. En Gran Bretaña, la primera línea se inauguró en Birkenhead el 30 de agosto de 1860. En Suiza el tranvía hizo su primera aparición en el año 1862 en las calles de Ginebra y, un año más tarde se implantaron en Copenhague. En el imperio austriaco, fue Pest la primera en modernizar sus transportes públicos con el nuevo invento en 1863 y dos años más tarde le seguiría la propia capital, Viena.

⁸ Jean Tricore, *Le tramway a Paris et en Ile-de-France*, pp. 11-12.

⁹ Clive Lamming, *Paris Tram*, pp. 46-47.

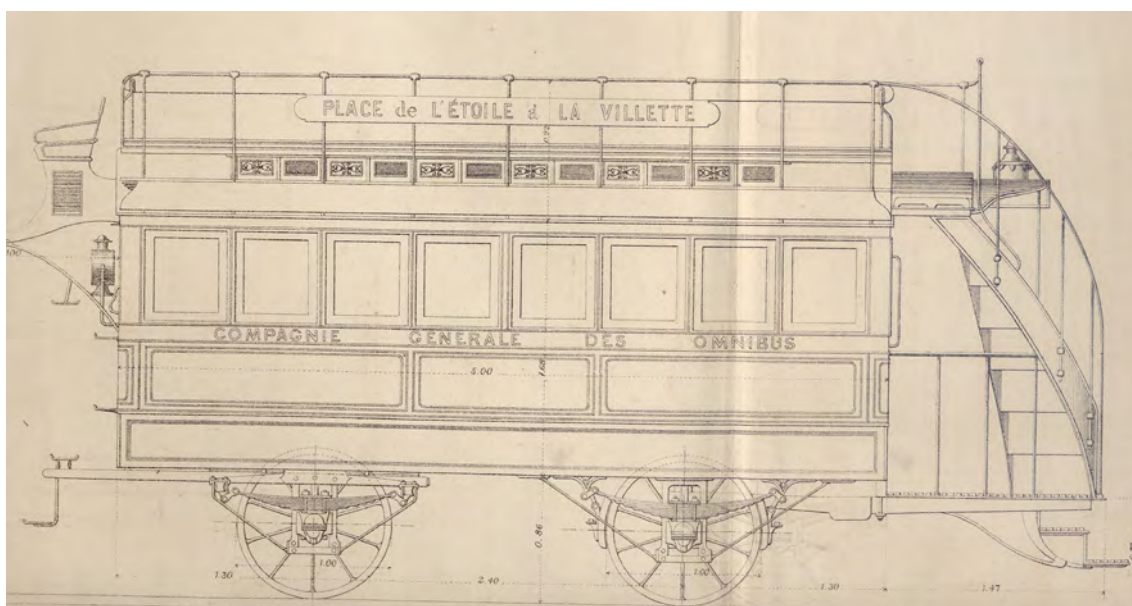


Imagen nº 2: Modelo de tranvía implantado por Loubat en París. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

El tranvía también adquirió rápida difusión en Alemania, donde la primera línea entre el centro de Berlín y Charlottenburg inició su andadura, con coches de dos pisos, en 1865. Afortunadamente, uno de estos vehículos se conserva en la actualidad en un museo de la capital alemana, lo que lo convierte en el tranvía más antiguo conservado en Europa.

La expansión del tranvía en Europa fue imparable y pronto las principales ciudades contaron con el nuevo medio de transporte: La Haya en 1864, Varsovia en 1865, Bruselas en 1869, Madrid en 1871, Barcelona y Turín en 1872, Lisboa en 1873 o Praga en 1875. De hecho, su éxito animó al establecimiento de nuevas modalidades de transporte urbano, entre las que destaca el Rippert.

El Rippert era un vehículo de carretera, de construcción más ligera que la de los carruajes convencionales y cuya estética estaba emparentada con la de los tranvías de caballos. Por lo general, las líneas de Rippert se implantaban sobre los mismos itinerarios que los establecidos previamente por los tranvías urbanos y, de forma parasitaria, invadían sus carriles para mejorar la rodadura del coche, la velocidad del servicio y el confort de los viajeros.

El desarrollo de los Rippert generó constantes problemas con las empresas concesionarias de tranvías, entidades que pretendían hacer uso exclusivo de unas costosas infraestructuras que ellos habían financiado. Sin embargo, por lo general, las autoridades municipales veían con buenos ojos la nueva competencia y defendieron el derecho de los Rippert a hacer uso de toda la vía pública, incluida la sección ocupada por los carriles tranviarios. Tal vez el caso más extremo de la confrontación entre empresas de Rippert y tranvías sea el que tuvo lugar en Lisboa, donde la compañía tranviaria decidió en el año 1898 estrechar sus vías, en origen con una separación entre carriles de 1.435 milímetros, a tan solo 900 milímetros, medida que sus técnicos consideraron impediría definitivamente la intromisión de los Rippert, ya que su marcha sería sumamente inestable con una distancia entre ruedas tan reducida.¹⁰

Como se ha visto, los primeros tranvías eran impulsados por el denominado motor de sangre, es decir, el esfuerzo de las bestias de tiro, generalmente caballos y mulas, cuya capacidad de arrastre y velocidad, aunque superiores al de los ómnibus, seguía

¹⁰ João de Azevedo, *Lisboa, 125 anos sobre carris*, pp. 15-16.

siendo bastante limitado. Por ello, pronto se ensayaron diversas formas para poder impulsar los tranvías mediante alguna fuerza mecánica.

Resulta evidente que, el único motor disponible con la tecnología de mediados del siglo XIX, la máquina de vapor, no se adaptaba con facilidad a los entornos urbanos en los que funcionaban los tranvías debido al humo que generaba la combustión del carbón, las emisiones de vapor y los ruidos que producían las locomotoras. Pese a estas limitaciones, a partir de 1873 diversas ciudades europeas utilizaron la tracción vapor en sus tranvías, bien mediante locomotoras convencionales, normalmente carenadas para darles la apariencia de un coche de tranvía, bien mediante el uso de automotores, entre los que destacan los fabricados por los constructores franceses Serpollet y Purrey.¹¹



Imagen nº 3: Tranvía de vapor utilizado en Barcelona. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Otra alternativa, implantada por primera vez en la ciudad de San Francisco en 1873, fue la de los tranvías movidos por un cable, los conocidos como «cable-cars». Este sistema aportaba al problema de la tracción vapor una ingeniosa solución que consistía en construir una única central de fuerza, dotada de sus correspondientes máquinas de vapor fijas, que impulsaban a los tranvías mediante una red de cables en continuo movimiento a los que los tranvías se podían sujetar o soltar a voluntad del conductor y, de este modo, lograba poner en marcha o detener el vehículo.

Aunque el sistema de los «cable-cars» era ciertamente complejo, gracias a esta disposición, la central de fuerza podía estar ubicada en el extrarradio de la ciudad, en un lugar adecuadamente orientado respecto a los vientos dominantes, con lo que lograban que las emisiones contaminantes procedentes de la quema de carbón de sus calderas no resultasen especialmente molestas para los ciudadanos. Además, el sistema aportaba una importante ventaja: el movimiento de los tranvías no dependía de la adherencia de sus ruedas a los raíles para garantizar la tracción de los vehículos, por lo que podían superar con facilidad rampas imposibles para los tranvías de caballos o para las locomotoras de vapor.¹²

¹¹ Joaquín Sánchez Vintró, *Los tranvías de Murcia*, pp. 28-31.

¹² William D. Middleton, *The time of the trolley*, pp. 29-51.



Imagen nº 4: Tranvía de cable de San Francisco. Establecidos a partir de 1873, en la actualidad continúan en servicio y se han convertido en el principal reclamo turístico de la ciudad. Fotografía de Jean Pierre Vergez-Larrouy.

Tras los buenos resultados obtenidos en los tranvías de cable de San Francisco, el sistema se extendió a otras ciudades Norteamericanas como Chicago, Seattle o Nueva York, así como a Dunedin en Nueva Zelanda, Melbourne en Australia y, en Europa, a Liverpool, Londres, Glasgow o Lisboa. En la actualidad, los tranvías de cable siguen funcionando en San Francisco, donde se han convertido en el principal reclamo turístico de la ciudad.

Otro interesante método para aplicar la fuerza mecánica en los tranvías fue el desarrollado por el francés Louis Mekarski, quien diseñó un sistema para poder impulsarlos mediante aire comprimido. Tras las primeras experiencias en París en 1876, el sistema se implantó cuatro años más tarde en Nantes, donde funcionó con gran éxito hasta 1916.¹³ Sin embargo, todos estos sistemas fueron pronto superados por el desarrollo de la tracción eléctrica a partir de 1879.



Imagen nº 5: Tranvía de aire comprimido de 1875, conservado como vehículo histórico en Nantes (Francia). Fotografía de José María Valero Suárez.

En efecto, a partir del desarrollo de las primeras experiencias en tracción eléctrica realizadas por los hermanos Siemens y presentadas en la exposición universal de Berlín de 1879, el tranvía logró por fin disponer de un motor potente y fiable,

¹³ Michel Bigey, *Le tramway Nantais*, p. 27.

relativamente silencioso y exento de emisiones de gases. Poco después, la invención por parte del belga Charles J. Van Depoele de un sistema de toma de corriente mediante línea aérea y trole, así como el desarrollo por parte del norteamericano Frank J. Sprague de un mecanismo de transmisión del esfuerzo motor simple y robusto, supuso el despegue definitivo de este medio de transporte.



Imagen nº 6: Primer prototipo de tranvía eléctrico de Siemens. Archivo de William D. Middleton



Imagen nº 7: En 1887, Sprague estableció, en los tranvías de Richmond, las bases para el desarrollo de este sistema de transporte. Archivo de William D. Middleton

Tras diversas experiencias previas, la inauguración de los tranvías eléctricos de Richmond en 1887 representó la consolidación de la nueva tecnología y el inicio de un vertiginoso desarrollo. De este modo, cinco años más tarde, solamente en los Estados Unidos operaban 2.000 kilómetros de vías electrificadas, mientras que una década después, en 1902, esta cifra ascendía a 35.000 kilómetros.¹⁴

1.3.- LOS INICIOS DEL TRANVÍA EN ESPAÑA

España, pese a su menor desarrollo industrial y económico, no fue ajena a los procesos de urbanización de la sociedad que experimentó Europa a lo largo del siglo XIX. De este modo, sus principales ciudades registraron un importante crecimiento demográfico que sentó las bases para la implantación de sistemas de transporte colectivo en sus calles.

El primer transporte urbano colectivo del que se tiene constancia documental en España es el de una línea de ómnibus implantada en Madrid en abril 1843. Este servicio cubría el casco histórico de la ciudad por un itinerario comprendido entre las puertas de Toledo y Bilbao.¹⁵

Tras esta experiencia pionera, parece ser que el propio Alphonse Loubat se interesó por la implantación de su «chemin de fer américain» en el territorio español y, en el año 1854, solicitó al gobierno la preceptiva autorización para establecer sus tranvías en diversas rutas como las de Barcelona a Sarriá, Málaga a Granada, Granada a Jaén, Madrid a Toledo y Burgos a Valladolid.¹⁶ Estas fantásticas propuestas no llegaron a materializarse pero, dos años más tarde, el promotor francés reiteró sus

¹⁴ William D. Middleton, *The time of the trolley*, p. 77.

¹⁵ José Antonio Tartajo Garrido, «La génesis del tranvía de Madrid», p. 2.

¹⁶ *Revista de Obras Públicas*, Nº 13, 1854, p. 167-168.

intenciones con un proyecto más modesto y realista, una línea desde el interior de Madrid hasta la puerta de Hierro. En esta ocasión la oportuna concesión fue autorizada por el Ministerio de Fomento mediante una Real Orden aprobada el 22 de agosto de 1856.¹⁷

Las propuestas que realizó Loubat en España nunca llegaron a materializarse y, de hecho, fue preciso que transcurrieran tres años más para que el tranvía se implantase definitivamente en la Península Ibérica. Es más, finalmente, y al igual que había sucedido unos años antes con el ferrocarril, fue en la provincia de Cuba y no en la metrópoli, donde se implantó el primer tranvía español.

En efecto, el 5 de septiembre de 1857 se constituyó en la capital cubana la *Compañía del Ferro-Carril Urbano de La Habana*, con el propósito de construir una línea de tranvías. Es importante destacar, dada su similitud con el primer proyecto formulado nueve años más tarde en San Sebastián que, a diferencia de lo que en la actualidad es la práctica habitual en este medio de locomoción, su objetivo principal no era el transporte de pasajeros, sino el de mercancías, en concreto, entre los muelles del puerto y la estación del ferrocarril a Villanueva.

Las obras del primer tranvía de La Habana se emprendieron el 20 de noviembre de 1857 y quedaron concluidas en pocos meses de modo que, el 3 de febrero de 1858, circulaba el primer transporte de carga por sus vías. Un año más tarde, el 20 de septiembre de 1859 la *Compañía del Ferro-Carril Urbano de La Habana*, estableció el servicio de viajeros en este mismo trayecto.¹⁸

Ante los buenos resultados del negocio, sus promotores se animaron a implantar una red tranviaria, compuesta por un total de cuatro líneas, que cubriría los principales centros de la capital cubana. Una Real Orden del Ministerio de la Guerra autorizó la oportuna concesión del servicio el 5 de febrero de 1859.¹⁹

La nueva red tranviaria de La Habana estaba constituida por las siguientes líneas:

- Plazuela de San Juan de Dios a Jesús del Monte.
- Plazuela de San Juan de Dios hasta El Cerro.
- Plácer de la Punta, estación de Villanueva y muelles de Paula, con ramal al muelle de San Francisco.
- Plácer de la Punta hasta El Carmelo.²⁰

En pocos meses los promotores del tranvía completaron la primera línea con destino a El Carmelo, en la que se inició la explotación el 4 de septiembre de 1859.²¹ Por tanto, en ella se inició el transporte de viajeros días antes que en la línea del muelle a la estación de Villanueva, por lo que este trayecto puede ser considerado como el primer tranvía de pasajeros de la isla antillana y de España.

Tras la primera experiencia cubana, la siguiente implantación de una línea de tranvías en territorio español se desarrolló en la ciudad gaditana de Jerez de la Frontera. Pese a que tradicionalmente se ha afirmado que la madrileña línea de Serrano a la Puerta del Sol, inaugurada en mayo de 1871 fue el primer tranvía de la península ibérica,²² las recientes investigaciones de Francisco Sánchez Martínez han permitido descubrir que la ciudad andaluza se adelantó a la capital de España en una docena de años, ya que la circulación de los tranvías arrastrados por caballos entre la estación de El Egido hasta la plaza del Arenal, por las calles Porvenir, Angustias y Corredera, fue

¹⁷ *Gaceta de Madrid*, Nº 1.341, 5 de septiembre de 1856, p. 1.

¹⁸ *Directorio de Artes, Comercio e Industrias de la Habana*, pp. 35-36.

¹⁹ *Gaceta de Madrid*, Nº 39, 8 de febrero de 1859, pp. 1-2.

²⁰ *Gaceta de Madrid*, Nº 39, 8 de febrero de 1859, p. 1.

²¹ Jacobo de la Pezuela, «Ferro-Carril Urbano de La Habana», p. 333.

²² Javier Peña y José María Valero, *Los tranvías de Zaragoza*, p. 8, Begoña Cava, *Historia del tranvía urbano en la villa de Bilbao*, p. 13, Vicent Jiménez, «El origen del tranvía», p. 27, Carlos López, *Tranvías de Madrid*, p. 16, entre otros autores, así lo han señalado en sus obras.

autorizada por la Comisión de Policía Urbana de Jerez el 13 de abril de 1859. Por tanto, la experiencia jerezana se desarrolló prácticamente en paralelo a la de La Habana. Lamentablemente, y a diferencia de otras ciudades como la propia San Sebastián, donde los tranvías de mulas sirvieron de base para el futuro desarrollo de los tranvías eléctricos, este negocio pionero no debió ofrecer los resultados esperados y el 13 de agosto de 1890 la compañía explotadora solicitó al municipio la caducidad de la concesión. Poco después todas las instalaciones fueron desmanteladas.²³

Madrid fue, por tanto, tras La Habana y Jerez de la Frontera, la tercera ciudad española en contar con un servicio de tranvías en sus transportes públicos. Tras el fracaso de los primeros intentos del propio Loubat, el ayuntamiento otorgó entre 1859 y 1860 hasta tres autorizaciones a diferentes peticionarios para la realización de estudios con el propósito de implantar de este sistema de transporte en la capital de España. Sin embargo, ninguno de los tres proyectos llegaría a materializarse en la construcción de la línea correspondiente.²⁴

Tras el fracaso de los citados estudios, en 1863 hay constancia del registro de una nueva solicitud de concesión para un tranvía entre la Plaza del Progreso, hoy Tirso de Molina, hasta los Carabancheles. La petición fue realizada por Jorge Higgin, aunque tras diversos avatares, esta autorización fue otorgada el 28 de mayo de 1865 a Juan Ortega.²⁵ El 27 de agosto del mismo año se iniciaron las obras²⁶ pero, pese a que el 12 de marzo de 1867 su promotor obtuvo una prórroga de ocho meses para la conclusión de los trabajos,²⁷ finalmente este nuevo intento para implantar una línea de tranvías en la capital de España se vio también abocado al fracaso y la concesión finalmente la caducó.

Entre los años 1865 y 1869 se sucedieron los intentos para implantar líneas de tranvías en Madrid, sin mayor éxito, hasta que el 10 de junio de 1869, en pleno periodo revolucionario, el Ayuntamiento de la villa autorizó la construcción de una línea con origen en Los Campos Eliseos y que, por las calles de la Casa de la Moneda, Recoletos, Alcalá, Puerta del Sol, Mayor, Bailén, plaza de Oriente, Cuartel de Artillería, Quitapesares y Princesa, finalizaba en las inmediaciones de la nueva cárcel. En esta ocasión, el concesionario era José Domingo Trigo, empresario cuya trayectoria venía avalada por ser también el titular de las concesiones que explotaba la *Compañía del Ferro-Carril Urbano de La Habana*.²⁸

Cuando apenas había transcurrido un año del inicio de las obras, en agosto de 1870, José Domingo Trigo transfirió la concesión de su tranvía al empresario británico William Morris quién, con respaldo de capital británico, concluyó las obras del tranvía. De este modo, el 31 de mayo de 1871 se inauguraba la primera sección de la línea en el trayecto que enlazaba la estación de Serrano con la Puerta del Sol.²⁹

La inauguración del primer tranvía madrileño espoleó el desarrollo de este nuevo medio de transporte en otras ciudades españolas. De este modo, antes de que el 18 de julio de 1887 iniciaran su andadura los tranvías de San Sebastián, además de la capital de España y Jerez de la Frontera existían líneas en las siguientes ciudades:

- Barcelona, cuya primera línea a Gracia inició su andadura el 27 de junio de 1872.³⁰

²³ Francisco Sánchez Martínez, «Apuntes para una historia del tranvía de sangre de Jerez de la Frontera», p. 83.

²⁴ José Antonio Tartajo Garrido, «La génesis del tranvía de Madrid», pp. 5-6.

²⁵ *Gaceta de Madrid*, N° 152, 1 de junio de 1865, pp. 1-2.

²⁶ *Gaceta de Madrid*, N° 241, 29 de agosto de 1865, p. 4.

²⁷ *Gaceta de Madrid*, N° 75, 16 de marzo de 1867, p. 2.

²⁸ *Revista de Obras Públicas*, 1871, N° 14, p. 168-171.

²⁹ José Antonio Tartajo Garrido, «La génesis del tranvía de Madrid», pp. 19-20.

³⁰ Albert González Masip, *Els tramvies de Barcelona (dels orígens a 1929)*, p. 18.

- Santander, donde se estableció un tranvía al Sardinero que fue inaugurado el 24 de junio de 1875.³¹
- Valencia, cuya primera línea al Grao fue inaugurada el 23 de junio de 1876.³²
- Bilbao, donde el 10 de septiembre de 1876 entró en servicio la primera línea a Zorrozaurre.³³
- Sanlúcar de Barrameda, que dispuso de una línea entre la estación de la plaza de la Aduana y la playa que entró en servicio en 1879.
- Alaró-Consell (Mallorca), singular tranvía rural abierto al público el 13 de abril de 1881.³⁴
- Valladolid, cuya primera línea de circunvalación entró en servicio el 22 de diciembre de 1881.³⁵
- Motril, ciudad que contó con una pequeña línea al Varadero, inaugurada en 1882.
- Málaga, cuya primera línea a La Caleta, parece ser que fue inaugurada en 1885.
- Zaragoza, cuya primera línea al Bajo Aragón, entró en servicio el 19 de octubre de 1885.³⁶

Además, tampoco hay que olvidar la experiencia pionera del tranvía de mulas de Carcagente a Gandía, en el País Valenciano. Esta línea fue inaugurada el 8 de febrero de 1864 aunque, a partir de julio de 1880, fue transformada en un ferrocarril convencional de vía estrecha impulsado mediante locomotoras de vapor.³⁷

Por tanto, en el momento en que iniciaron su andadura los tranvías de San Sebastián, este medio de transporte ya se había implantado en otras trece ciudades españolas, incluida la red pionera de La Habana. En todas ellas los vehículos eran movidos mediante el motor de sangre, es decir, la fuerza de mulas y caballos, aunque en algunas redes ya se había introducido en aquella época el motor de vapor en diversos trayectos. En concreto, Santander fue la pionera en el empleo de pequeñas locomotoras de vapor en el arrastre de los tranvías del Sardinero, servicio iniciado en junio de 1877.³⁸ Meses más tarde, el 20 de diciembre, se introducía este sistema en los tranvías de Barcelona, en concreto, en la línea de Barcelona a San Andrés³⁹ y poco después también se ensayó en la capital de España.⁴⁰

No ha sido posible localizar información estadística relativa a los primeros años de explotación de los tranvías españoles, por lo que únicamente nos podemos remitir a los que proporciona el *Anuario de Ferrocarriles* de Enrique de La Torre en su edición de 1898. En dicha fecha, además de las ciudades antes citadas, también contaban con este servicio público San Fernando-Chiclana, Pontevedra-Marín, Villanueva de Castellón-Puebla Larga, Avilés, Las Palmas, Sevilla, Irún-Fuenterrabía, Alicante, Cartagena, Gijón, Oviedo, Tarragona, Tortosa-Roquetas, Badajoz y Palma de Mallorca, mientras que habían desaparecido los tranvías pioneros de Jerez de la

³¹ Rafael Gutiérrez Colomer, *Santander, 1875-1899*, p. 31.

³² Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, *El libro blanco de los transportes colectivos de Valencia*, pp. 10-13.

³³ Juanjo Olaizola Elordi, *Los tranvías de Bilbao*, p. 8.

³⁴ Nicolau S. Cañellas Serrano, *El ferrocarril a Mallorca*, p. 61

³⁵ *El financiero Hispano-Americano*, pp. 98-101.

³⁶ Javier Peña y José María Valero, *Los tranvías de Zaragoza*, p. 10.

³⁷ Vicent Ferrer i Hermenegildo, *Del tramway al ferrocarril, la línea Carcaixent-Denia*, pp. 8-17.

³⁸ Rafael Gutiérrez Colomer, *Santander, 1875-1899*, p. 43.

³⁹ Albert González Masip, *Els tramvies de Barcelona (dels orígens a 1929)*, p. 39.

⁴⁰ Carlos López Bustos, *Tranvías de Madrid*, pp. 38-39.

Frontera. En total, el país contaba con 179 kilómetros de líneas explotados con tracción vapor, 128 con fuerza animal y otros 41 con motor eléctrico, sistema que únicamente se había implantado en Bilbao y San Sebastián. El conjunto representaba un total de 350 kilómetros de tranvías en explotación.⁴¹

— 191 —

TRANVIAS

abiertos a la explotación hasta el 1.º de Enero de 1898.

DESIGNACION DE LAS LINEAS	Ancho de la vía en metros.	Extensión en metros.
Tranvías con fuerza de vapor.		
Madrid á Arganda (1.ª sección, Vallcasos)	1,00	13.632
San Fernando á Chiclana	1,00	1.270
Barcelona á Badalona (estación del ferrocarril)	1,00	9.546
— á Gracia, San Gervasio y Sarriá	1,00	5.975
— al Clot y á San Andrés de Palomar	1,00	5.000
Cartagena á La Unión (cerca de Barcelona) á La Sagrera	1,00	3.000
Pontevedra al puerto de Murín	1,06	18.000
Santander al Sardinero (Gandarrillas)	0,762	6.927
— al Sardinero (Dombio)	1,40	4.604
Sociedad Valenciana de Tranvías	1,03	2.460
Vitencia á Villanueva del Guino	1,44	68.000
Gran Oviedo á Caudalón á la estación de Puebla-Largo	1,00	4.331
Gran Oviedo á Caudalón	1,00	5.000
Avilés á la plaza de Sables	1,00	5.980
Los Palmas (Gran Canaria) al puerto de La Luz	1,00	4.748
Los Palmas (Gran Canaria) al puerto de La Luz	1,00	15.052
<i>Total extensión en metros</i>		
		179.819
Tranvías eléctricos.		
Los primeros tranvías eléctricos explotados en España, para lo cual se ha cambiado recientemente el motor, reemplazando el de sangre por el eléctrico, son los de:		
Bilbao á Las Arenas y Algorita (por la orilla derecha de la ría)	1,44	16.000
Bilbao á Postigalete y Santurce (por la orilla izquierda de la ría)	1,44	14.066
Tranvía urbano y á Kennería	1,00	11.107
<i>Total extensión en metros</i>		
		41.573
Tranvías rurales y urbanos movidos por fuerza animal.		
<i>Madrid.</i> — Compañía del tranvía de Madrid (barrios de Salamanca, Hipódromo, Pozas, Alguaciles y transversal)		
— á Carabanchel y Leganés	1,45	11.933
— de Estaciones y Mercados	1,45	11.227
— del Norte	1,45	9.598
— del Este	1,45	9.128
— de los barrios de la Guindalera y Prosperidad	1,45	3.165
— á las Cortes	1,45	3.330
— de Barcelona á Sans	1,00	2.770
— de Abarzamas á Gracia	1,44	4.255
— de Abarzamas á Barcelona	1,44	2.940
— á Pueblo Nuevo	1,00	2.471
— al Ensanche y Gracia	1,44	5.166
<i>Suma y ségus.</i>		
		70.983

DESIGNACION DE LAS LINEAS	Ancho de la vía en metros.	Extensión en metros.
<i>Suma anterior.</i>		
Valencia. — Del Norte (Valencia á Masanagrell)	1,00	11.000
— Compañía general de Tranvías (red urbana)	1,00	8.200
— á Catarroja	1,00	7.600
— á Mislatán y Torrente	1,00	4.223
Sevilla (Tranvías de)	1,00	11.000
Zaragoza (Tranvías de)	1,00	9.785
— Málaga. — Tranvía urbano	1,31	5.945
— al Paló	1,31	12.000
Bilbao. — Tranvía urbano	1,00	12.900
— á Vizcaya	1,00	7.530
— á Vizcaya	1,00	2.853
— á Vizcaya	1,00	3.974
— á Vizcaya	1,00	3.989
— á Vizcaya	1,00	1.861
— á Vizcaya	1,00	1.252
— á Vizcaya	0,65	507
— á Vizcaya	0,80	1.800
— á Vizcaya	0,80	1.200
— á Vizcaya	0,80	2.260
— á Vizcaya	0,80	2.372
— á Vizcaya	0,80	2.500
— á Vizcaya	0,80	2.009
— á Vizcaya	0,80	2.381
— á Vizcaya	0,80	3.000
— á Vizcaya	0,80	4.612
— á Vizcaya	0,80	3.500
<i>Total extensión en metros</i>		
		128.880

Resumen de tranvías en explotación.

	Extensión en metros.
Tranvías con motor de vapor	179.539
Tranvías con motor eléctrico	41.573
<i>Total de tranvías mecánicos</i>	221.112
Tranvías con fuerza animal	128.880
<i>Total general en explotación en 1.º de Enero de 1898</i>	349.992

Documento nº 1: Relación de tranvías españoles en 1898. Enrique de la Torre, *Anuario de Ferrocarriles de 1898*, pp. 190-191

⁴¹ E. de la Torre, *Anuario de Ferrocarriles*, 1898, pp. 190-191.

1.4.- EL TRANSPORTE EN EL SAN SEBASTIÁN PRETRANVIARIO

Históricamente, y dada su privilegiada posición a orillas del mar Cantábrico, el puerto de San Sebastián ha sido uno de los principales actores en el transporte de la capital guipuzcoana.

A mediados del siglo XIX el de San Sebastián era el principal puerto de Guipúzcoa y uno de los más destacados de la costa cantábrica. Además de la ensenada de la propia bahía de la Concha, junto al casco histórico de la ciudad y al pié del monte Urgull, se distribuían cuatro muelles en los que, según el historiador Pablo Gorosabel, podían amarrar unas setenta u ochenta embarcaciones de la época, entre mayores y menores.⁴²

Durante buena parte del siglo XIX, la sociedad donostiarra se debatió en la disyuntiva de potenciar el puerto de la ciudad o trasladar la actividad comercial a la vecina bahía de Pasajes. La primera opción suponía cerrar la bocana occidental entre la isla de Santa Clara y el monte Igueldo, con el fin de convertir la bahía de la Concha en una gran dársena. Por su parte, la segunda alternativa exigía el dragado de la desembocadura del río Oyarzun, cuyas aguas estaban prácticamente colmatadas por el fango en aquel tiempo. Solo de este modo sería posible trasladar a éste la actividad comercial, lo que a su vez permitiría aprovechar las playas donostiarras para el fomento de una nueva actividad económica: el turismo.

Finalmente y tras un prolongado debate, Pasajes fue la opción elegida, lo que sin duda influyó en el desarrollo del futuro negocio tranviario, uno de cuyos principales objetivos fue, precisamente, unir la ciudad con la nueva dársena. Sin embargo, los viejos muelles donostiarras, hoy convertidos en un apacible puerto pesquero y deportivo, mantuvieron la actividad comercial hasta finales de la década de 1970 en una lenta y prolongada decadencia y, de hecho, el tranvía urbano también llegó a contar con un ramal para el transporte de mercancías a este punto.

Por lo general, de poco sirve un puerto si carece de buenas comunicaciones terrestres con el interior del país y, de hecho, este fue uno de los déficit históricos que arrastraron los muelles de San Sebastián. En este sentido, cabe recordar que, aunque en la actualidad la capital guipuzcoana es el centro de un denso nudo de comunicaciones en el que se incluye el paso de la carretera nacional N° 1 que enlaza Madrid con la frontera francesa en Irún, Donostia había sido tradicionalmente marginada por esta importante ruta internacional.

En efecto, el viejo Camino Real, que se adentraba en la provincia de Guipúzcoa a través del histórico túnel de San Adrián, proseguía por las villas de Cegama, Segura, Villafranca (Ordizia), Tolosa y Andoain para, en lugar de seguir el recorrido de la actual carretera Nacional N° 1, acortar el itinerario por Hernani, Astigarraga y Oyarzun hasta alcanzar la frontera con Francia en Irún. San Sebastián conectaba con esta ruta, bien por el camino que, por el puente de Santa Catalina, se dirigía a Pasajes, Rentería y Ventas de Irún, o bien por los caminos que se dirigían a Hernani o Astigarraga.

A principios del siglo XVIII el estado de conservación del Camino Real era muy deficiente, por lo que la Diputación Foral emprendió un ambicioso programa de reforma, costado por las arcas provinciales, en el que se modificó el punto de inicio para pasar a penetrar en la provincia a través del alto de Salinas de Léniz, en lugar de hacerlo por el primitivo paso de San Adrián. Desde este punto, la nueva ruta continuaba por Mondragón, Oñate y Legazpia, para entroncar con el viejo itinerario en Villafranca. Las obras se emprendieron en 1763 bajo la dirección del maestro

⁴² Pablo Gorosabel, *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, Vol. 1, pp. 130-132.

Francisco Íbero y en 1780 la nueva vía ya se encontraba habilitada al tránsito, «aunque no con la debida solidez y perfección».⁴³

Para mejorar la conexión de San Sebastián con el Camino Real, una comisión de vecinos de esta ciudad propuso en las Juntas generales celebradas en Elgoibar el año 1833, la construcción de un itinerario alternativo desde Andoain, por Lasarte, hasta San Sebastián, para continuar hacia la frontera por el camino de Pasajes y Rentería convenientemente mejorado. La nueva vía, que contaba con portazgos en Lasarte, San Sebastián y Rentería, se abrió al tránsito en 1845.⁴⁴ Desde esta fecha la ciudad, que nueve años más tarde fue designada capital provincial en detrimento de Tolosa, quedó insertada en la ruta Madrid-Irún al ser el trazado de la nueva carretera más suave y favorable que el primitivo por Astigarraga.⁴⁵

Además de los caminos ordinarios, en la segunda mitad del siglo XIX también se implantó en San Sebastián el primer camino de hierro de la provincia de Guipúzcoa. Éste fue establecido por la sociedad del Crédito Mobiliario Español y su Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, filial de un grupo financiero francés capitaneado por los hermanos Péreire.

La historia de la concesión del ferrocarril del Norte es realmente compleja, ya que los primeros proyectos para la construcción de una vía férrea desde la frontera del Bidasoa hasta la capital de España por San Sebastián y Bilbao se remontan al año 1845.⁴⁶ Como esta materia ha sido recientemente analizada por Pello Joxe Aramburu y Luis Mari Intza⁴⁷ en lo que se refiere a las obras en el territorio provincial y por Fermín Muñoz⁴⁸ y Carlos Larrínaga⁴⁹ para el caso concreto de San Sebastián, no profundizaremos más en la agitada génesis de esta línea. Baste señalar que la totalidad de la concesión fue otorgada al Crédito Mobiliario Español el 18 de octubre de 1856⁵⁰ aunque las obras de la primera sección entre Valladolid y Burgos habían sido autorizadas con anterioridad y, de hecho, la inauguración oficial de los trabajos se celebró en Valladolid el 26 de abril de 1856.⁵¹

Por lo que respecta al territorio guipuzcoano, el 22 de junio de 1858 se conmemoró el inicio oficial de las obras con dos actos celebrados en la antigua capital provincial, Tolosa, por la mañana, y en la nueva, San Sebastián, por la tarde.⁵² Los trabajos atravesaron numerosas vicisitudes hasta que finalmente se pudo abrir al servicio la primera sección en territorio guipuzcoano, en concreto, el tramo comprendido entre San Sebastián y Beasain, el 1 de septiembre de 1863. Pocos días más tarde, el 18 de octubre, los trenes iniciaron su andadura entre la capital guipuzcoana e Irún⁵³ y, finalmente, el 15 de agosto de 1864 y con asistencia del rey consorte Francisco de Asís, se inauguró la totalidad de la línea entre Madrid y la frontera del Bidasoa que, al mismo tiempo, se convertía en la primera conexión ferroviaria internacional española.⁵⁴

⁴³ Pablo Gorosabel, *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, Vol. 1, pp. 154-160.

⁴⁴ Pablo Gorosabel, *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, Vol. 1, pp. 176-177.

⁴⁵ Serapio Múgica, *Geografía del País Vasco-Navarro*, p. 570.

⁴⁶ *Gaceta de Madrid*, Nº 3.802, 10 de febrero de 1845, p. 3.

⁴⁷ Pello Joxe Aramburu Ugartemendia y Luis Mari Intza Igartua, *La construcción, evolución y consecuencias del Ferrocarril del Norte en Gipuzkoa*.

⁴⁸ Fermín Muñoz Echabeguren, «El ferrocarril en San Sebastián, 1851-1925».

⁴⁹ Carlos Larrínaga Rodríguez, «Raíles en San Sebastián. Trenes y tranvías en una ciudad media del siglo XIX».

⁵⁰ *Gaceta de Madrid*, Nº 1.387, 21 de octubre de 1856, p. 1.

⁵¹ *Gaceta de Madrid*, Nº 1.212, 29 de abril 1856, p. 6.

⁵² Pablo Gorosabel, *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, Vol. 1, pp. 185-186.

⁵³ Francisco Wais, *Historia del ferrocarril en España*, p. 716.

⁵⁴ Gustavo Adolfo Bécquer, *Caso de Ablativo, en, con, por, sin, de, sobre la inauguración de la línea completa del ferrocarril del Norte de España*, p. 6.



Imagen nº 8: Inauguración del primers sistema de transporte moderno de San Sebastián: el ferrocarril de Madrid a Irún. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

La inauguración del Ferrocarril del Norte forzosamente tuvo que revolucionar los transportes de media y larga distancia del San Sebastián de 1864, año fundamental en el desarrollo de la ciudad no solo por la llegada del tren sino también por el derribo de sus históricas murallas y el inicio de la expansión urbana a través del primer ensanche diseñado por Cortázar.⁵⁵ Es de suponer que ante la competencia del nuevo medio de transporte, desaparecieron las antiguas diligencias que recorrían el Camino Real. Sin embargo, no hay que olvidar que el nuevo servicio ferroviario en poco se parecía al que en la actualidad presta Renfe en estas mismas vías, con intensas circulaciones de trenes de cercanías. Por el contrario, en vísperas de la inauguración del tranvía, la estación donostiarra tan solo contaba con cinco trenes con destino a la frontera del Bidasoa y otros cuatro hacia el interior de la provincia, de los que uno moría en Beasain y los restantes continuaban hacia Madrid. Además, una de estas circulaciones aseguraba el enlace en Alsasua con los trenes que se dirigían a Pamplona, Zaragoza y Barcelona.⁵⁶

En 1880 San Sebastián también contaba con algunos servicios de viajeros por carretera. Entre ellos destacaban los prestados por la empresa La Vascogada, que ofrecía un coche correo diario por la costa hasta Deva y otro a Zarauz. Asimismo, alternativamente, cada dos días, circulaba un coche a Bilbao y otro al vizcaíno balneario de Urberoaga.⁵⁷

Por otra parte, ante el deficiente estado de las carreteras, el mar seguía siendo la mejor alternativa para viajar a los principales puertos del cantábrico y, de hecho, existían servicios regulares desde los muelles donostiarras a Bilbao, Santander o

⁵⁵ Luis Castells, «La Bella Easo, 1864-1936», pp. 288-294.

⁵⁶ *Diario de San Sebastián*, 31 de julio de 1880, p. 2.

⁵⁷ *Diario de San Sebastián*, 20 de julio de 1880, p. 1.

Gijón. Incluso, con motivo de acontecimientos que pudieran generar una importante afluencia de público, se organizaban singladuras especiales, como es el caso de las establecidas en el verano por el consignatario Luis Calisalvo para poder asistir a las corridas de toros de Bilbao.⁵⁸



Imagen nº 9: Vista del histórico puerto donostiarra. Archivo Fototeca Kutxa.

En todo caso, es importante destacar que, a mediados del siglo XIX, los escasos servicios de transporte público colectivo con que contaba San Sebastián, cubrían medias y largas distancias, sin que existiese ninguna línea que pudiera ser considerada como un transporte de ámbito exclusivamente urbano. De hecho, la capital guipuzcoana no llegó a contar con este servicio público hasta la implantación de la primera línea de tranvías en 1887.

1.5. LOS PRIMEROS PROYECTOS TRANVIARIOS EN SAN SEBASTIÁN

Al igual que sucedió en muchas otras ciudades, también en San Sebastián se plantearon hasta seis diferentes proyectos para la implantación de tranvías en sus calles antes de que llegara a materializarse el definitivo en el año 1887. Estas tentativas previas fueron las siguientes:

1.5.1. El tranvía de la estación del Norte al puerto

La construcción del ferrocarril del Norte representó un hito que revolucionó los transportes de la capital guipuzcoana. Sin embargo, por diversos condicionantes impuestos por el trazado, la estación principal de la nueva vía férrea se ubicó en la

⁵⁸ *Diario de San Sebastián*, 21 de agosto de 1880, p. 1.

parte oriental del término municipal, alejado por tanto de uno de los principales focos de origen y destino del transporte de mercancías: el puerto. En efecto, la dársena donostiarra se encuentra adosada a la zona occidental del casco histórico de San Sebastián, por lo que la conexión con el tren exigía atravesar el cauce del río Urumea así como los terrenos del viejo tómbolo arenoso que unía la ciudad con el continente, terreno ocupado, hasta su derribo en 1864, por las murallas y otras defensas militares.

Aunque el derribo de las murallas supuso la eliminación del principal obstáculo para el paso de una vía férrea hacia el puerto, el proyecto se veía dificultado por el hecho de que precisamente en estos terrenos estaba previsto emprender la expansión urbana de la ciudad mediante la construcción de su primer ensanche.

Todavía no se había implantado ningún tranvía en España cuando, el 21 de marzo de 1858, se planteó por primera vez en San Sebastián la posibilidad de establecer este medio de locomoción en sus calles.⁵⁹ En efecto, en el seno del debate sobre la ubicación de la futura estación del ferrocarril del Norte en la ciudad, la Junta de Comercio de San Sebastián defendía la opción de que la terminal ferroviaria se construyese en la orilla izquierda del río Urumea, lo que facilitaría el acceso al puerto y fomentaría el intercambio intermodal de mercancías. Sin embargo, si finalmente se optaba por implantar la estación en la margen derecha, la Junta insistía en reclamar a los promotores del ferrocarril la construcción de un puente que comunicase ambas orillas, así como el establecimiento de una vía o carril para facilitar el acarreo de los productos. El consistorio donostiarra se hizo eco de la demanda de los comerciantes de la ciudad y solicitó a la Diputación, que en aquel momento estaba en negociaciones con el Crédito Mobiliario Español respecto al trazado del ferrocarril en la provincia, incluidas las oportunas subvenciones, que exigiera a los promotores del ferrocarril un enlace directo con el puerto de la ciudad.⁶⁰

Es importante destacar la similitud de este planteamiento con el del primer tranvía español implantado en La Habana, ya que ambos cubrían el mismo objetivo; enlazar la estación de ferrocarril con el puerto para facilitar el transporte de mercancías y fomentar el desarrollo del comercio. Es decir, a diferencia de la práctica habitual en nuestros días en los que los tranvías se utilizan prácticamente en exclusiva para el movimiento de viajeros, en este caso, el objetivo del proyecto donostiarra era, en exclusiva, el transporte de carga.

Como se ha señalado, el derribo de las murallas de San Sebastián podía facilitar el trazado de este tranvía. Es más, la posterior redacción del proyecto de ensanche de la ciudad tomó en consideración esta posibilidad, no en vano, en aquella época el puerto de San Sebastián seguía siendo el principal motor económico de la capital guipuzcoana. De hecho, así quedó contemplado en la propuesta finalmente seleccionada por el Ayuntamiento, elaborada por el arquitecto Antonio Cortázar.⁶¹

Pese a la previsión municipal de considerar en el proyecto de ensanche el paso del futuro tranvía, dando a las calles por las que debía transitar la anchura adecuada, una vez inaugurado el ferrocarril de Madrid a Irún, la Compañía del Norte se desentendió del proyecto. La empresa ferroviaria consideraba que, para servir al escaso tráfico

⁵⁹ Archivo Municipal de San Sebastián (en adelante AMSS), Sección D, Negociado 14, Libro 1975-20, Expediente relativo a las gestiones practicadas entre Ayuntamiento, Diputación y Cía del Ferrocarril del Norte para la construcción de un puente con el objeto de unir con el tranvía el puerto y la estación.

⁶⁰ AMSS, Sección D, Negociado 13, Libro 1976-10 Expediente relativo a las gestiones llevadas a cabo entre la Sociedad General de Crédito Mobiliario Español, el Ayuntamiento, la Diputación y la Junta de Comercio para la ubicación de la estación del ferrocarril del Norte en una de las dos orillas del Urumea.

⁶¹ Antonio Cortázar, *Memoria descriptiva del Proyecto de Ensanche de San Sebastián*, p. 9.

comercial que registraba el puerto donostiarra, resultaba suficiente el acarreo desde la estación mediante carros, aunque la operación gravase el precio final del transporte como consecuencia de los sobrecostes que generaban los necesarios trasbordos. Además, no hay que olvidar que la Compañía del Norte había apostado decididamente por la potenciación de la dársena de Pasajes, donde, de hecho, había implantado una estación al borde de la lámina de agua.

Ante la actitud de la empresa ferroviaria, el Ayuntamiento de San Sebastián intentó impulsar el proyecto por su cuenta y, para ello, recabó el apoyo económico de la Diputación, institución a la que solicitó una subvención de 35.000 duros para financiar parte de los 125.000 duros en los que se valoró la construcción del tranvía.⁶² El asunto fue tratado en las Juntas generales celebradas en junio de 1865 en Villafranca, donde la comisión de Obras Públicas de la institución foral reconoció la utilidad de dicha vía férrea y la necesidad de que el proyecto se estudiase con detenimiento. Además, aconsejaba la formación de una sociedad entre la Diputación, el Ayuntamiento, los comerciantes de la capital guipuzcoana y la Compañía del Norte, para que contribuyesen a partes iguales a la construcción y posterior mantenimiento y explotación del trazado.⁶³

Al mismo tiempo que la Diputación debatía la petición del consistorio donostiarra, el Ayuntamiento, con el propósito de acelerar su materialización decidió, el 17 de junio de 1865, encomendar la redacción de un anteproyecto al ingeniero Francisco Lafarga.

Lafarga realizó su estudio en nueve meses y el 15 de marzo de 1866 presentó su primer anteproyecto al Ayuntamiento. En su propuesta, la nueva vía férrea, que se adaptaba a las exigencias del plan de ensanche de la ciudad diseñado por Antonio Cortázar, tenía su punto de origen en los muelles del puerto, para dirigirse hacia el Sur por los terrenos que en la actualidad ocupan los jardines de Alberdi-Eder y parte de la calle Miramar. Desde este punto, el tranvía giraría hacia el Este para recorrer la avenida de la Libertad en toda su extensión. Un viaducto metálico de celosía, construido en las proximidades del histórico puente de Santa Catalina, permitiría cruzar el cauce del Urumea para, a continuación, seguir hasta las inmediaciones de la casa de la Misericordia, lugar en el que se establecería el enlace con las vías del ferrocarril del Norte.

Para facilitar el paso de los vagones ordinarios de la Compañía del Norte, el ancho de vía debía ser el establecido para la red ferroviaria española, es decir, 6 pies castellanos o, en el actual sistema métrico decimal, 1.672 milímetros. Por lo que respecta a la tracción, en la primera propuesta de Lafarga se planteaba la posibilidad de que pudieran circular por el tranvía las locomotoras de la Compañía del Norte. Sin embargo, como reconocía la Memoria del anteproyecto, «siendo los deseos del ayuntamiento, expresado nuevamente el 18 de noviembre [de 1865] el que el ferrocarril fuese explotado con fuerza animal»,⁶⁴ finalmente se presupuestó esta última opción como base del estudio.

⁶² AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1975-21, *Expediente relativo a las gestiones practicadas para la formación de proyecto de tranvía que desde el puerto conduzca a la estación del ferrocarril y viceversa. Proyecto de tranvía y puente sobre el Urumea del Ingeniero D. Francisco Lafarga.*

⁶³ *Registro de las Juntas Generales que esta M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa ha celebrado en la N. y L. villa de Villafranca el año de 1865*, pp. 66-67.

⁶⁴ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1975-21, *Expediente relativo a las gestiones practicadas para la formación de proyecto de tranvía que desde el puerto conduzca a la estación del ferrocarril y viceversa. Proyecto de tranvía y puente sobre el Urumea del Ingeniero D. Francisco Lafarga. Memoria descriptiva.* p. 2.



Documento nº 2: Plano del primer proyecto de tranvía en San Sebastián, redactado en 1865 por el ingeniero Francisco Lafarga. Archivo Municipal de San Sebastián. Sección D, Negociado 14, Libro 1975, Expediente 21.

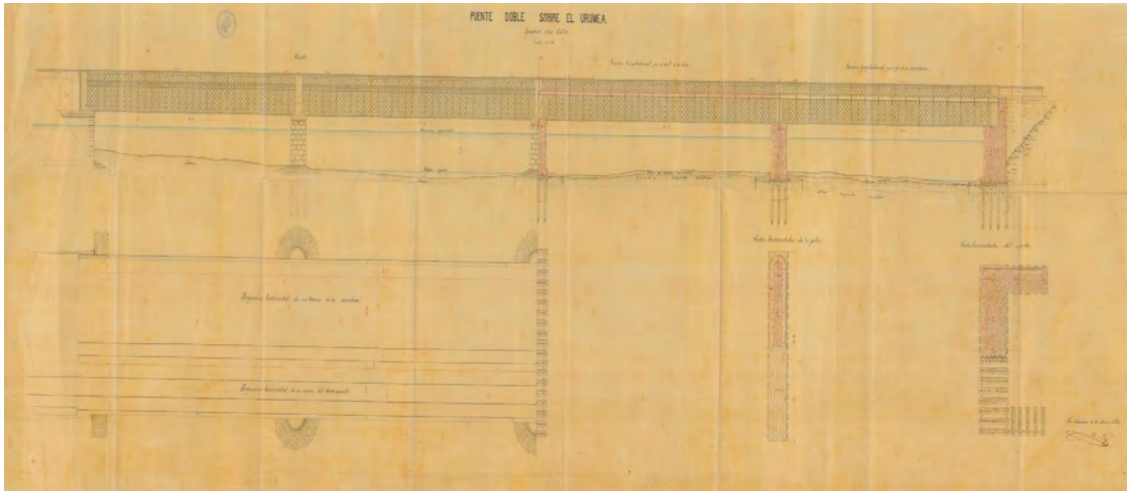
El presupuesto de establecimiento del tranvía estudiado por Lafarga ascendía a 2.075.606,52 reales, suma a la que debían agregarse otros 324.303,48 reales necesarios para la adquisición del material móvil, las caballerías y todos los demás elementos precisos para la explotación. En consecuencia, el coste final se elevaba a 2.400.000 reales.

Por lo que respecta al capítulo de ingresos, el estudio de Lafarga partía de la base del tráfico comercial del puerto de San Sebastián en el año 1865, ejercicio en el que se habían movilizad 43.247 toneladas de mercancías. En consecuencia, con una tarifa de 4 ó 5 reales, esperaba que el tranvía pudiera recaudar al año 200.000 reales. Por otra parte, valoraba que los gastos de explotación ascenderían a 63.000 reales a los que habría que sumar 120.000 reales para satisfacer al capital invertido en el proyecto con una remuneración del 5% anual.⁶⁵

En todo caso, y a pesar de las órdenes recibidas desde el consistorio, Lafarga insistió en su Memoria sobre las ventajas de emplear la tracción vapor ya que, frente al gasto de explotación anual de 63.020 reales si el servicio se realizaba con caballerizas, la adquisición de una locomotora permitiría reducir este concepto a la suma de 53.460

⁶⁵ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1975-21.

reales. Este ahorro, aun sin tener en cuenta la mayor rapidez con la que se verificaría el transporte, justificaba por si solo la introducción del motor de vapor.⁶⁶



Documento nº 3: La obra más compleja del primer proyecto tranviario de San Sebastián y, probablemente, la causa principal del fracaso de la iniciativa, era la construcción de un puente sobre el río Urumea. Archivo Municipal de San Sebastián. Sección D, Negociado 14, Libro 1975, Expediente 21.

No ha sido posible encontrar más noticias respecto a la evolución de este proyecto pionero, pero es posible que finalmente fuera abandonado por diversos factores entre los que se podría destacar la difícil implantación en la trama urbana de una vía tan ancha y el elevado coste de construcción del puente sobre el río Urumea, ya que esta estructura representaba más del 75% del importe de ejecución de la obra, en concreto, 1.626.279,37 reales, frente a un presupuesto total de 2.075.606,52 reales.⁶⁷ Por otra parte, el progresivo desarrollo del puerto de Pasajes en detrimento de la dársena donostiarra, materia sobre la que la Diputación de Guipúzcoa trabajaba, tal y como señala Carlos Larrínaga, desde 1861 y la asunción por parte de San Sebastián de su nuevo papel de ciudad turística y sede estival de la corte, pudieron motivar la pérdida de interés por la conexión ferroviaria de sus muelles.⁶⁸

1.5.2. Los proyectos de Emilio Rotondo Nicolau y de la Compañía General Española del Tramvía

La quiebra del sistema político español en 1868 y, en el caso del País Vasco, el desarrollo de la tercera guerra carlista en la que San Sebastián fue sometida a un duro asedio,⁶⁹ supuso la paralización de toda clase de proyectos. Sin embargo, una vez finalizado el conflicto bélico y al calor del éxito que de inmediato registró el primer tranvía de Vizcaya, establecido en 1876 entre Bilbao y Las Arenas, se volvieron a plantear nuevas iniciativas para establecer este sistema de locomoción en la capital guipuzcoana.

⁶⁶ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1975, Expediente 21: *Expediente relativo a las gestiones practicadas para la formación de proyecto de tranvía que desde el puerto conduzca a la estación del ferrocarril y viceversa. Proyecto de tranvía y puente sobre el Urumea del Ingeniero D. Francisco Lafarga. Tran-vía y puente sobre el Urumea, Memoria descriptiva.* p. 40.

⁶⁷ Fermín Muñoz Echabeguren, «El ferrocarril en San Sebastián, 1851-1925», p. 241.

⁶⁸ Carlos Larrínaga Rodríguez, «Raíles en San Sebastián. Trenes y tranvías en una ciudad media del siglo XIX», p. 12.

⁶⁹ Luis Castells, «La Bella Easo, 1864-1936», pp. 310-315.

El 17 de noviembre de 1877, Emilio Rotondo Nicolau solicitó al consistorio donostiarra la preceptiva autorización para establecer en la ciudad una red de tranvías que permitiera enlazar los puntos más importantes de San Sebastián, con el propósito de prolongar sus vías hasta el renacido puerto de Pasajes.⁷⁰ Este empresario ya contaba con cierta experiencia en el mundo de las concesiones de transporte y las comunicaciones, en concreto en la explotación de servicios de avisos por telégrafo en Madrid, La Habana y otras ciudades españolas.⁷¹

En su solicitud, Emilio Rotondo señalaba que:

Reconociendo las ventajas que reportaría la construcción de un tranvía en una población, me he asociado con un capitalista con fondos bastantes y me encuentro pronto a llevar a cabo la construcción de un tranvía que partiendo de la calle del Correo pase por el paseo que da a la playa, llegue al muelle, de la vuelta a este, pase al Boulevard y tenga parada en el puente de Santa Catalina. Desde este punto, partirá un ramal a la estación de ferro-carril y otro se dirigirá por la carretera de Puertas Coloradas hasta el puerto de Pasajes.⁷²

Prácticamente en paralelo a las propuestas de Emilio Rotondo, también se interesó por la implantación del tranvía en San Sebastián la Compañía General Española del Tramvía, sociedad con sede en la madrileña calle de Serrano y presidida por el empresario Juan Enrique O'Shea y Hurtado de Corcuera y que, en aquel momento, era concesionaria de los tranvías de Madrid a Leganés y al Pardo.⁷³ De hecho, tan solo tres días después de la solicitud de Rotondo, el 21 de noviembre de 1877, remitió su propia petición al consistorio donostiarra.⁷⁴

En su solicitud, la empresa madrileña planteaba un tranvía que, desde el donostiarra barrio de El Antiguo, fuese a parar a Rentaría y Pasajes. En su recorrido por la parte urbana de la ciudad, el tranvía abarcaría las calles de Hernani, Garibay, Churruca, Elcano, Oquendo y Alameda. Resulta llamativo el denso mallado que pretendían implantar en las calles del primer ensanche donostiarra, ya que, según su propuesta, la Compañía General Española del Tramvía proyectaba instalar vías en todas las calles que unen la Alameda con la Avenida de la Libertad excepto el eje que conforman las calles de Legazpi, plaza de Guipúzcoa e Idiáquez. Es de suponer que, en realidad, el objetivo que perseguían con la colmatación de todo el viario de la zona más céntrica de la ciudad era impedir la proliferación de otras empresas de tranvías en competencia.

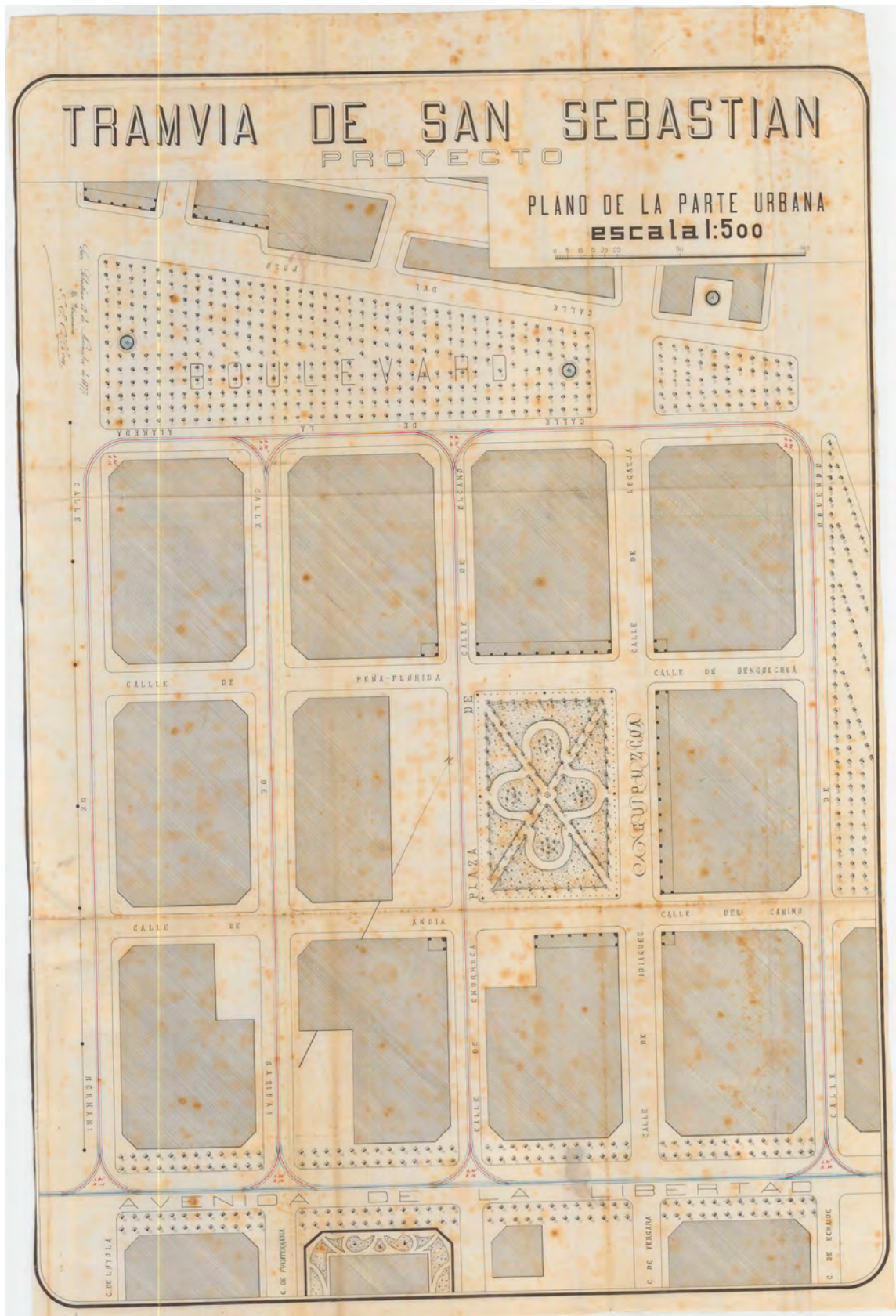
⁷⁰ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-1, *Expediente relativo a la concesión del tranvía en la parte urbana de la ciudad a la Compañía General Española de Tramvías, adjudicataria a su vez de la línea a Pasajes y Rentería.*

⁷¹ *Gaceta de Madrid*, Nº 36, 5 de febrero de 1873, p. 411, Nº 3, 3 de marzo de 1874, pp. 18-19 y Nº 113, 23 de abril de 1874, p. 197.

⁷² AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-1, *Expediente relativo a la concesión del tranvía en la parte urbana de la ciudad a la Compañía General Española de Tramvías, adjudicataria a su vez de la línea a Pasajes y Rentería.*

⁷³ Carlos López Bustos, *Tranvías de Madrid*, pp. 38-39.

⁷⁴ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-1, *Expediente relativo a la concesión del tranvía en la parte urbana de la ciudad a la Compañía General Española de Tramvías, adjudicataria a su vez de la línea a Pasajes y Rentería.*



Documento nº 4: El primer proyecto presentado por la Compañía General Española del Tramvía colmataba las calles del ensanche, salvo el eje que conformaban las calles Legazpi, plaza de Guipúzcoa e Idiaquez. Archivo Municipal de San Sebastián. Sección D, Negociado 14, Libro 1878, Expediente 1.

En principio, el Ayuntamiento donostiarra se inclinó a favor de la propuesta de la Compañía General Española del Tramvía, al considerar a esta empresa más capacitada para la implantación de este medio de transporte en la ciudad y así lo trasladó en un informe fechado el 28 de febrero de 1878. Además, el hecho de que hubiera logrado la concesión de la Diputación Provincial para construir el tranvía al puerto de Pasajes jugaba a su favor, ya que la red urbana era la prolongación natural de aquel.⁷⁵ Sin embargo, el consistorio solicitó diversas modificaciones en el trazado, con el propósito de ofrecer un mejor servicio a los habitantes de la Parte Vieja. De este modo, se propuso que, en lugar de por la Alameda, la vía transitase por la Plaza Vieja y la calle del Pozo.⁷⁶



Documento nº 5: El proyecto definitivo de la Compañía General Española del Tramvía únicamente ocupaba el eje de las calles Legazpi, plaza de Guipúzcoa e Idiaquez, precisamente el único que quedaba libre en su propuesta inicial. Archivo Municipal de San Sebastián. Sección D, Negociado 14, Libro 1878, Expediente 1.

La Compañía General Española del Tramvía, pronto aceptó las sugerencias municipales y, de hecho, renunció a su denso mallado del primer ensanche para proceder a instalar únicamente una vía general desde la Concha hacia el puerto de Pasajes con un ramal que se bifurcaba de ésta en la Avenida de la Libertad. Desde este punto, el tranvía debería seguir, precisamente, por el único eje no contemplado en el proyecto inicial, es decir, el conformado por las calles de Idiáquez, plaza de Guipúzcoa y Legazpi, para finalizar junto al mercado de la Brecha en la calle San Juan.

Una vez aceptadas las sugerencias municipales, el 1 de marzo de 1878 se procedió a la firma del oportuno convenio entre ambas partes, en presencia del notario José Francisco Orendaín.⁷⁷ Unos días más tarde, el 13 de marzo, el consistorio donostiarra

⁷⁵ *Diario de San Sebastián*, Nº 263, 18 de abril de 1879, p. 1.

⁷⁶ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-1, *Expediente relativo a la concesión del tranvía en la parte urbana de la ciudad a la Compañía General Española de Tramvías, adjudicataria a su vez de la línea a Pasajes y Rentería.*

⁷⁷ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-1, *Expediente relativo a la concesión del tranvía en la parte urbana de la ciudad a la Compañía General Española de Tramvías, adjudicataria a su vez de la línea a Pasajes y Rentería.*

acordaba establecer una tasa de 180 pesetas por cada kilómetro que ocupasen las vías del tranvía en las calles de la ciudad.

Lamentablemente, la gestión de los planes impulsados por la Compañía General Española del Tramvía pronto se vio dificultada por diversas diferencias entre la sociedad concesionaria y el Ayuntamiento, sobre todo, respecto al modo en que debían implantarse los carriles en las calles de la ciudad. Además, la redacción del proyecto constructivo no se había sujetado al nuevo Reglamento para la ejecución de la Ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877,⁷⁸ publicado el 27 de mayo del año siguiente,⁷⁹ lo que exigió replantear todo el estudio para adaptarlo a la nueva legislación.

Por otra parte, la Compañía General Española del Tramvía atravesaba en aquel momento serias dificultades financieras que desembocaron en el cese en la presidencia de Juan Enrique O'Shea y su sustitución por Vicente Morrogón, conde de La Patilla, el 18 de enero de 1879.⁸⁰ Por ello, aunque una Real Orden de 16 de abril de 1879 aprobó definitivamente el proyecto y, pese a que la compañía concesionaria escrituró el contrato de las obras para la construcción de la línea con el empresario José Espinosa y Zuleta el 8 de mayo de 1879, el tranvía nunca llegó a materializarse.⁸¹

En efecto, según el convenio firmado con el contratista, las obras deberían haberse iniciado en el plazo de dos meses para finalizar en otros tres. A principios del mes de mayo el adjudicatario realizó algunos trabajos que pronto quedaron paralizados, por lo que el 26 de junio el consistorio ordenó a la Compañía General Española del Tramvía que retirase los adoquines y raíles almacenados en la Avenida de la Libertad, ya que obstaculizaban el tránsito.⁸²

Pronto, los medios de comunicación se hicieron eco de la difícil situación que atravesaba la empresa concesionaria. Así, el periódico *El Urumea* señalaba en agosto de 1879 que «Estos días ha corrido el rumor de que la empresa del tranvía entre esta Ciudad y Pasages había tronado [sic]». El mismo diario recogía en sus páginas diversas informaciones sobre el estado de los negocios de la Compañía General Española del Tramvía en las que se señalaba que el Ayuntamiento de Madrid había declarado la caducidad de algunas de sus concesiones, al tiempo que solicitaba que desde «aquí se adoptara alguna enérgica resolución respecto de la Compañía general española de tranvías que, después de haber obtenido la autorización para construir una línea desde el Antiguo hasta Pasages, ha dejado pasar dos veranos sin hacer nada».⁸³

Finalmente, la Compañía General Española del Tramvía fue incapaz de culminar sus proyectos y, pese a que el 12 de octubre solicitó una prórroga al Ayuntamiento, el 19 del mismo mes el consistorio declaró la caducidad de la concesión.⁸⁴ Poco después, el 9 de diciembre de 1879, la Diputación Provincial se incautó del tramo de vía que, al parecer, ya se había construido entre el puente de Santa Catalina y Puertas

⁷⁸ *Gaceta de Madrid*, Nº 328, 24 de noviembre de 1877, pp. 579-581.

⁷⁹ *Gaceta de Madrid*, Nº 147, 27 de mayo de 1878, p. 527.

⁸⁰ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Nº 9, 19 de enero de 1879, p. 38.

⁸¹ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-2, *Expediente relativo a la aprobación por R.O. de la concesión municipal a la Cía. General Española de Tramvías, del tranvía que enlace con el que partiendo del Antiguo ha de llegar a Pasajes y Rentería*.

⁸² *El Urumea*, Nº 25, 29 de junio de 1879, p. 3.

⁸³ *El Urumea*, Nº 56, 26 de agosto de 1879, p. 1.

⁸⁴ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-2, *Expediente relativo a la aprobación por R.O. de la concesión municipal a la Cía. General Española de Tramvías, del tranvía que enlace con el que partiendo del Antiguo ha de llegar a Pasajes y Rentería*, doc. 14.

Coloradas, la actual Ategorrieta.⁸⁵ Dos años más tarde, se procedió al desmantelamiento de las vías.⁸⁶ De este modo, San Sebastián perdió la oportunidad de adelantar en siete años la implantación de este medio de locomoción en sus calles.⁸⁷

1.5.3. Las propuestas de Nicolás Urgoiti y de Ramón Díaz Maroto

El desastre de la Compañía General Española del Tramvía no impidió la proliferación de nuevas propuestas tranviarias en San Sebastián. De hecho, cuando parecía evidente el fracaso de esta iniciativa, la prensa se hizo eco de nuevas iniciativas. Así, en su edición del 13 de septiembre de 1879 en las páginas del diario *La Discusión* se podía leer que «Dicen de San Sebastián que hay quien se propone construir el tranvía de aquella ciudad a Pasajes y prolongarlo hasta Tolosa, en cuyos alrededores se cuentan más de 24 fábricas».⁸⁸

Un año más tarde, cuando la Compañía General Española del Tramvía seguía litigando con la Diputación y el Ayuntamiento en defensa de sus intereses, la prensa donostiarra se hacía eco de nuevos proyectos en los siguientes términos:

Extraoficialmente se sabe que el Consejo de Estado ha declarado no haber lugar al recurso interpuesto por la empresa que ofreció construir el tranvía entre esta ciudad y Pasajes. Por haber faltado esta empresa a sus compromisos, se incautó la Diputación de la fianza depositada y de los materiales que empleó en las obras.

Habiendo desaparecido todo obstáculo para la realización de esta importante vía, abrigamos la esperanza de que antes de muchos días daremos cuenta a nuestros lectores de alguna propuesta hecha a nuestra corporación provincial, de llevar a cabo el tranvía que tantos beneficios ha de reportar tanto a esta ciudad como al vecino puerto de Pasajes.⁸⁹

En efecto, unos días antes de que se publicase esta información, el 14 de marzo de 1881, fue el donostiarra Nicolás Urgoiti quien se interesó por la implantación de este medio de locomoción en su ciudad. En la petición que dirigió al Ayuntamiento en solicitud de la oportuna autorización proponía el establecimiento de una red urbana que, con origen en el puente de Santa Catalina, recorrería la calle Idiáquez, plaza de Guipúzcoa, calles de Legazpi y del Pozo, la plaza Vieja, Hernani, Avenida de la Libertad, Urbieta y del Príncipe para terminar en la plaza del Arenal, frente al barrio de San Martín. Además, una vía recorrería toda la extensión de la Avenida de la Libertad. Asimismo, como ya había planteado la Compañía General Española del Tramvía, también pretendía continuar por la carretera general hacia Rentaría y construir un ramal desde el puente de Santa Catalina a la estación del ferrocarril de la Compañía del Norte. El presupuesto total de la red urbana era de 181.210 pesetas, incluida la adquisición de seis coches y doce caballos para su arrastre.⁹⁰

⁸⁵ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-2, *Expediente relativo a la aprobación por R.O. de la concesión municipal a la Cía. General Española de Tramvías, del tranvía que enlace con el que partiendo del Antiguo ha de llegar a Pasajes y Rentería*, doc. 15.

⁸⁶ *El Urumea*, Nº 546, 26 de abril de 1881, p. 3.

⁸⁷ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-2, *Expediente relativo a la aprobación por R.O. de la concesión municipal a la Cía. General Española de Tramvías, del tranvía que enlace con el que partiendo del Antiguo ha de llegar a Pasajes y Rentería*, doc. 16.

⁸⁸ *La Discusión*, Nº 78, 13 de septiembre de 1879, p. 3.

⁸⁹ *El Urumea*, Nº 517, 28 de marzo de 1881, p. 3.

⁹⁰ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-3, *Expediente relativo al proyecto de tranvía de San Sebastián presentado por D. Nicolás Urgoiti*, doc. 1.



Documento nº 6: Proyecto de red tranviaria propuesta por el empresario Nicolás Urgoiti. Archivo Municipal de San Sebastián. Sección D, Negociado 14, Libro 1878, Expediente 3, doc. 4.

Con sus vías, Urgoiti, que al parecer actuaba como representante del empresario catalán Jaime Girona,⁹¹ persona implicada en numerosos negocios ferroviarios y tranviarios, pretendía establecer una pequeña red urbana conformada por tres líneas con los siguientes itinerarios:

- Plaza Vieja a plaza del Arenal
- Plaza Vieja a puente de Santa Catalina
- Plaza del Arenal a puente de Santa Catalina.

Además, como novedad destacada, proponía que el ancho de vía sería de un metro entre las caras interiores de los carriles, siendo su proyecto el primero que especificaba esta medida que, más tarde, sería la definitivamente adoptada por los tranvías donostiarras.

Tal y como señalaba la legislación en la materia, antes de otorgar la concesión solicitada era preciso anunciar oficialmente la propuesta y conceder un plazo de 30 días para la presentación de ofertas que pudieran mejorar la del peticionario. De este modo, el 7 de noviembre de 1881 se publicó el oportuno anuncio en el *Boletín Oficial de la Provincia de Guipúzcoa*, sin que, al parecer, se recibiesen nuevas propuestas.⁹²

Ante la ausencia de otras propuestas en el plazo legalmente establecido, Nicolás Urgoiti logró la autorización municipal para implantar su red de tranvías. Sin embargo, no fue capaz de reunir los recursos necesarios para emprender las obras, lo que propició que pocos meses más tarde, en concreto el 18 de julio de 1882, el ingeniero

⁹¹ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-3, *Expediente relativo al proyecto de tranvía de San Sebastián presentado por D. Nicolás Urgoiti*, doc. 3.

⁹² *Boletín Oficial de la Provincia de Guipúzcoa*, Nº 133, 7 de noviembre de 1881, p. 1.

madrileño Ramón Díaz Maroto solicitase una nueva concesión para un tranvía urbano.⁹³ Ante la nueva iniciativa, el 13 de abril de 1883, Urgoiti anunció la renuncia a sus propósitos.⁹⁴



Documento nº 7: Ramón Díaz Maroto propuso la construcción de una red de tranvías en San Sebastián estrictamente urbana. Archivo Municipal de San Sebastián. Sección D, Negociado 14, Libro 1878, Expediente 4, doc. 6.

El proyecto de Ramón Díaz Maroto planteaba una línea de tranvías estrictamente urbana, sin hacer referencia alguna a una futura ampliación hacia Pasajes. Su origen se establecería en la estación del Norte, para cruzar el puente de Santa Catalina y continuar por la Avenida de la Libertad, Urbietta, San Marcial y Zubieta hasta el final en la Concha. A la altura de la calle de Hernani la vía se bifurcaría para continuar por ésta hacia la Alameda, y el paseo de la Zurriola, hasta empalmar nuevamente con el resto de la red en el puente de Santa Catalina.⁹⁵

En su propuesta, Ramón Díaz Maroto pretendía establecer las cocheras de los tranvías y las cuadras para el ganado en el patio de carruajes de la estación del Norte. Con un presupuesto por kilómetro, con carril Loubat, de 30.500 pesetas, el coste total de la implantación de este medio de locomoción en San Sebastián se valoraba en 191.647,50 pesetas, cifra que incluía la adquisición de cinco coches abiertos, otros cinco cerrados y cuatro vagones para el transporte de mercancías y equipajes, así como 30 caballos necesarios para asegurar la tracción.

⁹³ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-4, *Expediente relativo al proyecto de tranvía urbano en San Sebastián, presentado por D. Ramón Díaz Maroto.*

⁹⁴ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-3, *Expediente relativo al proyecto de tranvía de San Sebastián presentado por D. Nicolás Urgoiti.*

⁹⁵ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-4, *Expediente relativo al proyecto de tranvía urbano en San Sebastián, presentado por D. Ramón Díaz Maroto, doc. 2.*

Nuevamente, y según marcaba la legislación vigente, el 20 de mayo de 1883 se estableció un plazo de 20 días para la presentación de otras propuestas en competencia. Transcurrido este periodo, no se planteó ninguna alternativa, pero, el arquitecto municipal, Nemesio Barrio, redactó el 2 de junio de 1883 un informe en el que consideraba que el proyecto de Ramón Díaz Maroto era muy deficiente en su planteamiento, debido a las incorrectas mediciones realizadas, sobre todo en lo referente a la anchura de las calles por las que iba a transitar el tranvía, así como la carencia de documentación fundamental como el perfil longitudinal del trazado. Además, a juicio de la comisión de Obras Públicas del Ayuntamiento, el presupuesto de ejecución era desproporcionado.⁹⁶

Finalmente, y al igual que en los casos anteriores, el proyecto de Ramón Díaz Maroto, tampoco llegó a materializarse.

⁹⁶ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-4, *Expediente relativo al proyecto de tranvía urbano en San Sebastián, presentado por D. Ramón Díaz Maroto*, doc. 6.

2.- LA COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN

2.1.- ANTECEDENTES

A pesar de los reiterados fracasos en el intento de implantar una red de tranvías en San Sebastián, la idea siguió despertando el interés de empresarios y especuladores. De este modo, en 1884, otra vez se plantearon de forma prácticamente simultánea dos nuevos proyectos defendidos por grupos contrapuestos. El primero fue presentado por el bilbaíno Eusebio García Lejarraga, quien actuaba en colaboración con un grupo de empresarios y comerciantes donostiarras y el segundo por el burgalés Donato Gómez Trevijano.

Consciente de la aventura que emprendía con el nuevo proyecto, uno de sus impulsores y verdadera «alma mater» del futuro tranvía, el empresario guipuzcoano Ramón Brunet, inició el 16 de febrero de 1884 la redacción de un cuaderno en el que quedaron reflejadas las vicisitudes que experimentó la tramitación de la concesión y el proceso de constitución de la compañía que gestionaría el servicio.⁹⁷

Según señalaba en sus textos Ramón Brunet, la idea de retomar el proyecto de implantar el tranvía en San Sebastián surgió en el verano de 1883 durante un encuentro que mantuvo en la fábrica textil que regentaba en Lasarte con el ilustre político Emilio Castelar y el empresario bilbaíno Eusebio García Lejarraga. Éste último, había sido uno de los concesionarios y promotores del primer tranvía de la capital vizcaína, una línea interurbana que enlazaba Bilbao con Las Arenas en una ruta paralela a la ría del Nervión.⁹⁸ Según recordaba Brunet, entre las diversas conversaciones mantenidas a lo largo de aquella jornada, planteó a sus interlocutores la posibilidad de retomar el viejo proyecto de establecer un tranvía desde San Sebastián hasta Pasajes, idea que de inmediato secundó el señor Castelar quién se comprometió a tomar algunas acciones de la empresa promotora.⁹⁹

Según relataba Brunet, a mediados de octubre de 1883 planteó su propósito de solicitar la concesión de un tranvía de San Sebastián a Pasajes al vicepresidente de la Diputación Provincial de Guipúzcoa, Ramón María Lili, quién le advirtió que otro empresario, Donato Gómez Trevijano, ya había demandado los oportunos permisos para realizar los estudios de un proyecto similar. Ante esta situación, Brunet optó por retirarse del proyecto. Sin embargo, en los meses siguientes no se registraron nuevas noticias al respecto, al parecer como consecuencia de una larga enfermedad del señor Trevijano.

No es posible determinar si el anuncio de retirada de Brunet era sincero o, simplemente se trataba de una estrategia para observar como evolucionaba el proyecto de Trevijano. En efecto, pese a sus buenas palabras, lo cierto es que su socio Eusebio García Lejarraga continuó con las gestiones necesarias para la implantación de su propio proyecto de tranvía en San Sebastián.

De este modo, dos meses más tarde, el 1 de enero de 1884, presentó en la Dirección General de Obras Públicas un proyecto facultativo, redactado por el ingeniero Enrique Álvarez y de Alba, para el establecimiento de un tranvía desde el donostiarra barrio de

⁹⁷ Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril (en adelante AMVF), Fondo Compañía del Tranvía de San Sebastián, Expediente Nº 1. *Cuaderno de notas de Ramón Brunet* (manuscrito).

⁹⁸ *Gaceta de Madrid*, Nº 351, 16 de diciembre de 1880, pp. 801-802.

⁹⁹ *Cuaderno de notas de Ramón Brunet* (manuscrito), p. 1.

El Antiguo a Pasajes y Rentería, con ramales a los muelles de los puertos de la capital guipuzcoana y del propio Pasajes.¹⁰⁰

Los primeros días de febrero de 1884, Brunet, Lejarraga y Trevijano mantuvieron diversos contactos con el propósito de unir sus intereses para la formación de una empresa común. Sin embargo, finalmente no se alcanzó ningún acuerdo, por lo que los dos proyectos siguieron su curso en abierta concurrencia.¹⁰¹

Mientras Donato Gómez Trevijano intentaba gestionar ante la Diputación Provincial y el Ayuntamiento la concesión de la línea, el 7 de febrero de 1884 Eusebio García Lejarraga presentó a Brunet y otros socios potenciales un proyecto de bases para la constitución de la compañía concesionaria del tranvía de San Sebastián a Pasajes y Rentería. Como capital social se proponía la suma de ochocientas mil pesetas y su junta directiva quedaba constituida del siguiente modo:

Presidente: Ramón Brunet

Vicepresidente: José Brunet

Vocales: Andrés Isasi, Marqués de Barambio

Eusebio García Lejarraga

Luis Capistou

Atanasio Osácar

Luis Calisalvo

La creciente rivalidad entre el proyecto impulsado por Brunet y Lejarraga frente al de Trevijano pronto trascendió a los medios de comunicación locales. De este modo, el 8 de febrero de 1884 el periódico *El Urumea*, publicaba, simultáneamente, estas dos noticias:

Ayer se presentaron en la Diputación la Memoria, planos y presupuestos del tranvía entre esta ciudad y Pasajes que trata de construir el señor Trevijano.

La dirección general de Obras Públicas anuncia la presentación en dicho centro directivo del proyecto de tranvía que, desde el antiguo a Rentería, se propone ejecutar D. Eusebio García Lerirraga [sic], para que en el plazo de un mes puedan admitirse proposiciones que mejoren la presentada por el citado señor.¹⁰²

En buena medida, los proyectos de Lejarraga y Trevijano eran muy similares, ya que ambos pretendían unir San Sebastián con el puerto de Pasajes. Sin embargo, existían algunas diferencias que deben ser destacadas:

- El punto de origen del proyecto. Lejarraga lo establecía en el donostiarra barrio de El Antiguo, mientras que Trevijano lo hacía junto a la fábrica de cementos naturales de La Fe, en La Concha, sin atender por tanto a la citada barriada.
- El punto final de la línea. Trevijano lo establecía en el puerto de Pasajes, mientras que Lejarraga lo prolongaba hasta la vecina villa de Rentería.
- El trazado urbano en San Sebastián:

¹⁰⁰ *Gaceta de Madrid*, Nº 33, 2 de febrero 1884, p. 359.

¹⁰¹ *Cuaderno de notas de Ramón Brunet* (manuscrito), p. 21.

¹⁰² *El Urumea*, Nº 1430, 8 de febrero de 1884, p. 3.

En el proyecto de Lejarraga, tenía su origen en el Antiguo para dirigirse al paseo de La Concha, parque de Alberdi-Eder, Alameda y paseo de la Zurriola para alcanzar el puente de Santa Catalina, desde donde se dirigía a la carretera de Pasajes. Además, se establecía una red urbana formada por tres líneas:

1ª. Con origen en el paseo de la Concha, calle Zubieta, Easo, Avenida de la Libertad y puente de Santa Catalina, para terminar en la estación del ferrocarril del Norte.

2ª Desde la Avenida de la Libertad a la calle Hernani, Alameda y Oquendo, para seguir hasta la calle Camino, pasando por el frente de la fonda de Ezcurra. Posteriormente giraba a la calle de Santa Catalina por donde empalmaba con la línea general en las proximidades del puente del mismo nombre.

3ª Desde la Alameda, por la calle Igentea al puerto.¹⁰³

Por su parte, el proyecto de Trevijano penetraba en el casco urbano por la calle Zubieta hasta San Marcial, donde giraba por Urbietta y la Avenida de la Libertad hasta llegar al puente de Santa Catalina. En las inmediaciones con Hernani la vía se bifurcaba para recorrer esta calle, plaza Vieja, Pozo, San Juan, Legazpi, plaza Guipúzcoa, Idiáquez y Avenida de la Libertad.¹⁰⁴

- El proyecto de Trevijano implantaba la totalidad de sus vías en terrenos públicos, bien fueran carreteras de la Diputación o calles del Ayuntamiento de San Sebastián, por lo que eran únicamente estas instituciones las que debían otorgar la correspondiente concesión. En cambio, la propuesta de Lejarraga exigía la realización de expropiaciones de terreno ya que para mejorar el perfil de la línea y reducir la inclinación de las rampas más importantes, su propuesta planteaba la construcción de variantes con explanación propia en los altos del pico del Loro, Miracruz y Capuchinos.¹⁰⁵

Probablemente, el estudio de las variantes de trazado propuestas por Lejarraga no solo obedecía a la necesidad de establecer un recorrido que permitiese en el futuro una marcha más rápida de los tranvías, sino que con ellas también se pretendía implicar en las gestiones para obtener la concesión al Ministerio de Fomento. Sin embargo, este aspecto fue uno de los que hizo que su proyecto fuera visto con cierto recelo por parte de la Diputación y el Ayuntamiento, instituciones que deseaban soslayar los conflictos que pudieran generar los procesos de expropiación de los terrenos precisos, sobre todo en el entorno de Miracruz, donde muchos de los propietarios eran personajes muy influyentes en la sociedad guipuzcoana.¹⁰⁶ Por su parte, para intentar justificar las peores condiciones de su trazado, Trevijano utilizó a la prensa local para trasladar a la opinión pública que en su proyecto también había estudiado la construcción de variantes pero que finalmente había desistido en sus propósitos para no alejar la vía de los puntos más poblados, ya que de realizar una variante en Miracruz, resultaría para los viajeros «tan grave e inconveniente que fuera

¹⁰³ *La Semana*, N° 31, 17 de febrero de 1884, pp. 1-2.

¹⁰⁴ *La Semana*, N° 33, 2 de marzo de 1884, pp. 1-2.

¹⁰⁵ AHG, JD IT 1551/9885, *Proyecto para la construcción de un tranvía entre Donostia-San Sebastián y Erretería*.

¹⁰⁶ AHG, JD IT 1551/9892, *Proyecto de construcción de un tranvía entre Donostia-San Sebastián y Erretería y Cuaderno de notas de Ramón Brunet* (manuscrito), pp. 9-10.

preferible continuar a pie por la cuneta hasta San Sebastián, de modo que el tranvía en estas condiciones solo fuera aplicable para los viajes directos a San Sebastián».¹⁰⁷



Documento nº 8: Propuesta para el trazado del tranvía en las calles de San Sebastián. Archivo Municipal de San Sebastián. Sección D, Negociado 14, Libro 1878, Expediente 7, doc. 10.

Para lograr que finalmente fuera el suyo el proyecto aprobado, cada una de las partes utilizó todos los recursos disponibles, desde la manipulación de la opinión pública a través de la prensa hasta las influencias políticas o la corrupción de técnicos y altos cargos. El propio Brunet no oculta estos hechos, tal y como refleja la carta que el 15 de febrero de 1884 remitió al alto funcionario del Ministerio de Fomento, el ingeniero Enrique Álvarez y de Alba, quien precisamente había sido el redactor del proyecto constructivo de Lejarraga. En ella, ante las noticias de que Trevijano había remitido su proyecto al Ministerio, le sugería abiertamente que «Convendría mucho que no fuese admitido, fundamentándose en que es bastante raquítico y que no ofrece ventaja alguna en comparación del nuestro».¹⁰⁸ Por su parte, Enrique Álvarez sugirió a Brunet que hiciera todo lo posible ante los rectores de la Diputación para que la institución provincial suspendiera todo procedimiento respecto al proyecto de Trevijano mientras que se tramitaba el expediente de su proyecto en el Ministerio.¹⁰⁹

Mientras tanto, la prensa local seguía de cerca la evolución de ambos proyectos. De este modo, el diario *El Urumea* informaba a sus lectores en su edición del 15 de febrero que:

¹⁰⁷ *El Urumea*, Nº 1433, 12 de febrero de 1884, p. 1.

¹⁰⁸ *Cuaderno de notas de Ramón Brunet* (manuscrito), p. 12.

¹⁰⁹ *Cuaderno de notas de Ramón Brunet* (manuscrito), p. 13.

Según nuestras noticias, la Sociedad iniciadora del tranvía de San Sebastián a Pasajes la constituyen D. Donato Gómez Trevijano, Ayudante de Obras públicas y contratista de las obras de la Aduana de Irún y los señores D. Saturnino Ulargui y Giménez hermanos, banqueros de Logroño. Tenemos entendido que piensan realizar las obras con sus propios recursos, sin perjuicio de que si alguien de esta localidad quisiera interesarse en esta empresa, no tendrían inconveniente en darle participación, pero bajo ningún concepto entra en sus cálculos constituir una sociedad anónima para cubrir la cifra del presupuesto por acciones.¹¹⁰

Por su parte, ese mismo día, el periódico *El Norte* informaba sobre la constitución de la empresa impulsada por Brunet y Lejarraga en los siguientes términos:

Para la construcción del tranvía de San Sebastián a Pasajes y Rentería, cuyo proyecto tiene presentado D. Eusebio García a la Diputación provincial de Guipúzcoa, se ha formado una empresa con el siguiente consejo de Administración:

Presidente: D. Ramón Brunet

Vicepresidente: D. José Brunet

Vocales: D. Eusebio García

Excmo. Sr. Marqués de Barambio

D. Luis Capistou

D. Atanasio Osácar

D. Luis Calisalvo

Dada la respetabilidad de este consejo de administración no es dudoso que en breve podrá contar San Sebastián con una mejora que redundará en gran provecho de aquella capital y de los pueblos de la línea proyectada.¹¹¹

No solo el grupo de Brunet utilizaba todos los recursos a su alcance para torpedear el proyecto rival. Donato Gómez Trevijano también jugaba sus cartas, sobre todo gracias a la ayuda de su ayudante, Sr. Jaratua quién, según señalaba Brunet, había afirmado que «les sudarán los dientes antes de que tengan la concesión del proyecto».¹¹² Al parecer, dicho ayudante mantenía una estrecha relación con el ingeniero del Ministerio de Fomento en Guipúzcoa, Francisco Lafarga, el mismo que veinte años antes había redactado el anteproyecto del tranvía de la estación del Norte al puerto donostiarra, lo que podría suponer un serio obstáculo para sus pretensiones.

Finalmente, el 28 de febrero de 1884 la Diputación aprobó el proyecto presentado por Eusebio García Lejarraga, lo que constituyó un paso fundamental para la consolidación de sus planes. Como señalaba el diario *El Eco de San Sebastián* al dar la noticia, «La Diputación ha concedido a D. Eusebio García la construcción de un tranvía partiendo desde el Antiguo a Rentería. ¡La cosa marcha!»¹¹³

Sin embargo, la autorización provincial solamente afectaba a la implantación de las vías en las carreteras de su jurisdicción, por lo que todavía era preciso obtener también la correspondiente concesión municipal.

¹¹⁰ *El Urumea*, Nº 1433, 12 de febrero de 1884, p. 2.

¹¹¹ *El Norte*, 15 de febrero de 1884, p. 2.

¹¹² *Cuaderno de notas de Ramón Brunet* (manuscrito), p. 18.

¹¹³ *El Eco de San Sebastián*, Nº 189, 3 de marzo de 1884, p. 3.

El 5 de marzo de 1884, uno de los socios de la empresa, el ingeniero Luis Capistui, presentó al Ayuntamiento de San Sebastián la primera solicitud para colocar las vías en las calles de la ciudad, alegando en defensa de sus pretensiones que ya eran concesionarios de la Diputación y que pronto lo serían también del Ministerio Fomento.¹¹⁴ No obstante, el consistorio donostiarra decidió confrontar los proyectos de Trevijano y Lejarraga con la redacción de un informe, firmado el 5 de junio de 1884, en el que se vertían las siguientes conclusiones:

- El ayuntamiento rechazaba las pretensiones de Lejarraga de hacer pasar el tranvía por los paseos de La Concha y la Zurriola, debido a la gran concurrencia peatonal que registraban ambas vías, sobre todo en época estival.
- El proyecto de Trevijano atendía mejor el nuevo mercado de San Martín y permitía su unión directa con el de la Brecha.
- El proyecto de Lejarraga presentaba la ventaja de alcanzar el barrio de El Antiguo y ofrecía mayor rapidez en el servicio de transporte gracias a las variantes de trazado planteadas.¹¹⁵

El 26 de noviembre de 1885, la Dirección General de Obras Públicas resolvió, de acuerdo con el dictamen emitido por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, reconocer como preferente para la aprobación, por sus mejores condiciones técnicas, el proyecto de Lejarraga, con la prescripción de que «se sujetará el trazado de la red urbana de San Sebastián al itinerario que acuerde el Ayuntamiento de esta capital».¹¹⁶ Para ello, el 30 de diciembre de 1885, el consistorio donostiarra decidió que el trazado urbano del tranvía debería recorrer las calles de Zubieta, San Marcial, Urbieta, Avenida de la Libertad, Hernani, Plaza Vieja, Pozo, Legazpi, Plaza de Guipúzcoa, Idiáquez y nuevamente la Avenida de la Libertad para desembocar en el puente de Santa Catalina.¹¹⁷

Una vez obtenida la aprobación de la Diputación de Guipúzcoa y del Ayuntamiento de San Sebastián, únicamente restaba obtener la autorización definitiva del Ministerio de Fomento, que fue otorgada por Real Orden del 11 de mayo de 1886.¹¹⁸ Días después, el Boletín Oficial de la Provincia anunciaba la declaración de utilidad pública de la obra, a efectos de expropiaciones.¹¹⁹ Finalmente, la Diputación otorgó la concesión oficial el 14 de agosto de 1886. En consecuencia, el 14 de octubre se pudieron iniciar las primeras obras de construcción para la implantación del tranvía en San Sebastián. ¡Después de más de veinte años de proyectos, parecía que la capital guipuzcoana iba por fin a contar con este servicio público en breve!¹²⁰

¹¹⁴ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-5, *Expedientes relativos a los proyectos de tranvías presentados por los Srs. D. Eusebio García y D. Donato Gómez Trebijano*.

¹¹⁵ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-6, *Expediente relativo al proyecto de tranvía urbano presentado por la Sociedad del Tranvía de San Sebastián, en su trazado del Antiguo a Pasajes. Apertura del servicio*.

¹¹⁶ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-7, *Expediente relativo al servicio de la Compañía del Tranvía*.

¹¹⁷ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-7, *Expediente relativo al servicio de la Compañía del Tranvía*.

¹¹⁸ Archivo General de la Administración (en adelante AGA), 25/28506, *Compañía del Tranvía de San Sebastián. Expediente de las concesiones*.

¹¹⁹ *Boletín Oficial de la provincia de Guipúzcoa*, 2 de julio de 1886, p. 1.

¹²⁰ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-7, *Expediente relativo al servicio de la Compañía del Tranvía*.

2.2. LA CONSTITUCIÓN DE LA COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN

Una vez obtenidas todas las autorizaciones precisas para la construcción del tranvía de San Sebastián a Rentería, el concesionario decidió ceder todos sus derechos personales a la sociedad promotora. De este modo, el 2 de julio de 1886 Eusebio García Lejarraga traspasó, ante el Notario donostiarra Joaquín Elósegui, las concesiones ministeriales, provinciales y municipales, a Ramón Brunet Prat, José Brunet Bermingham, Atanasio Osácar Urrutia y Luis Calisalvo Echeandía. En esta operación, los socios donostiarras se comprometían a abonar a Lejarraga la suma de cien mil pesetas en acciones de la nueva compañía.¹²¹

Pocos días más tarde, los nuevos titulares de la concesión procedieron a constituir la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Para ello, el 28 de agosto de 1886 se reunieron nuevamente ante el Notario donostiarra Joaquín Elósegui los socios fundadores de la nueva empresa: Eusebio García Lejarraga, Ramón Brunet, José Brunet, Atanasio Osacar, Luis Calisalvo, Manuel José de Arsuaga y José María Leizarán.

Como señalaba el artículo segundo de sus estatutos, el objeto de la nueva Compañía era la construcción del tranvía desde San Sebastián a Pasages y Rentería, así como su posterior explotación y aprovechamiento, después de terminada su construcción en todo o en parte de su trayecto. Según el artículo tercero, La Compañía tendría su domicilio social en San Sebastián y su duración sería por el mismo tiempo que el periodo de la concesión, es decir, sesenta años.¹²²

Para afrontar las inversiones que exigía la construcción de la vía y de las instalaciones auxiliares como cuadras y cocheras, el pago de las expropiaciones precisas, así como la adquisición del material móvil necesario, los promotores de la nueva empresa decidieron fijar el capital social en un millón doscientas cincuenta mil pesetas, representado en dos mil quinientas acciones nominativas. De estos títulos, doscientos se entregarían a Eusebio García Lejarraga como pago de sus concesiones, proyectos y demás derechos. En el momento de suscribir los títulos, los accionistas deberían abonar el primer dividendo pasivo, por el 25% de su valor.¹²³

Una vez constituida la empresa, los principales promotores de la sociedad suscribieron las primeras 1.520 acciones que quedaron distribuidas entre Eusebio García Lejarraga, Ramón, José y José Manuel Brunet, Atanasio y León Osácar, Luis Calisalvo, Manuel José Arsuaga, José María Elizarán, Claudio López López, Ángel Bernardino Pérez, Carlos Eizaguirre, Eustaquio Irureta, José Saralegui, la sociedad Minondo e hijos, Juan Iturralde, María Bermingham, Manuel Garicano, Fermín Machimbarrena, Gabriel Güemes, Andrés Isasi, Fermín Garay y Juan Iribas.¹²⁴

Para la colocación de las restantes 980 acciones los promotores de la compañía decidieron abrir un plazo de suscripción pública desde el 20 hasta el 30 de septiembre de 1886. Las personas interesadas podían dirigirse a los escritorios que regentaban en San Sebastián la familia Brunet, Luis Calisalvo, José María Elizarán y los hermanos Osácar.¹²⁵

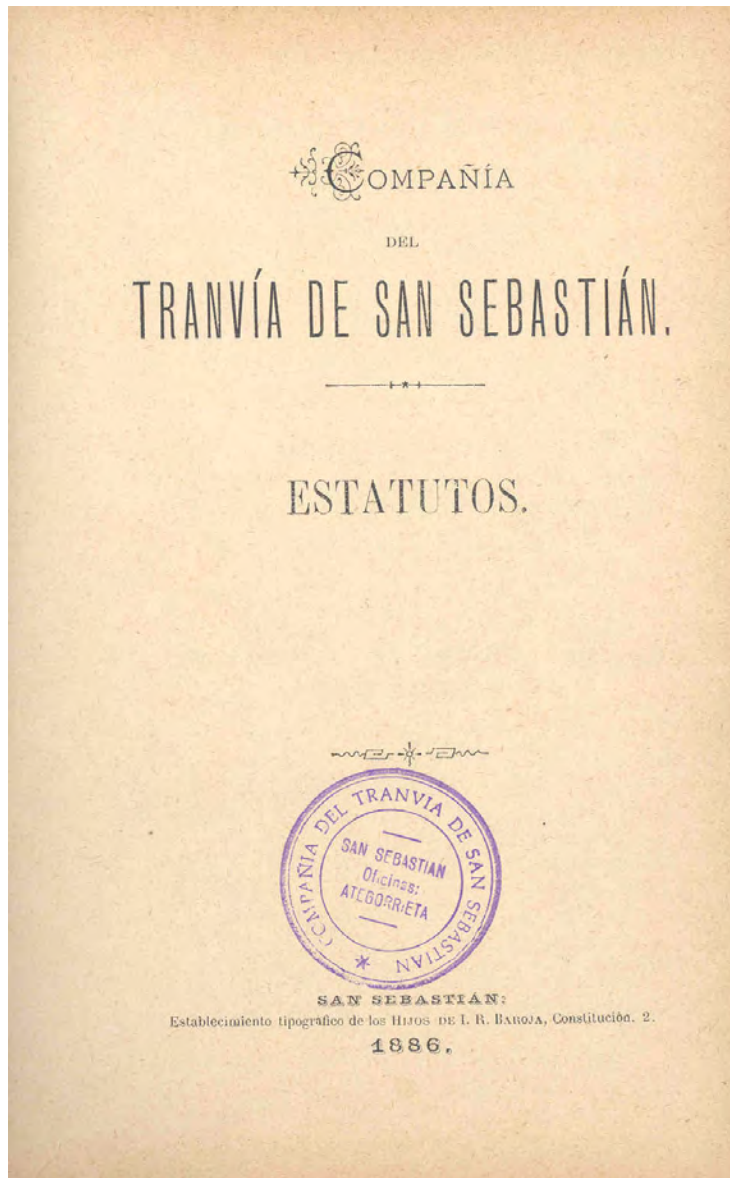
¹²¹ AMVF, Fondo CTSS, Expediente N° 2.

¹²² Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Estatutos*, p. 6.

¹²³ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Estatutos*, p. 6.

¹²⁴ AMVF, Fondo CTSS, Registro de accionistas N° 1.

¹²⁵ *El Eco de San Sebastián*, N° 946, 19 de septiembre de 1886, p. 3.



Documento nº 9: Estatutos de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo de Museo vasco del Ferrocarril.

Finalmente, los títulos de la nueva empresa fueron suscritos por un total de 115 accionistas, la inmensa mayoría empresarios y comerciantes de la capital guipuzcoana. De este modo, el capital social quedó muy fragmentado, motivo por el que, en principio, no resultaba fácil que un inversor o un pequeño grupo de ellos pudiera tomar el control absoluto de la Compañía.

El 23 de enero de 1887, una vez suscritos todos los títulos, se celebró la primera junta general de accionistas en los salones de la casa consistorial. En la sesión, se procedió a ratificar el Consejo de Administración que había impulsado la constitución de la compañía, al mismo tiempo que se nombraron a los dos vocales que, según el artículo 13º de los estatutos faltaban para completarlo. Fueron elegidos para el cargo los señores Fermín Machimbarrena y Francisco Egaña, al mismo tiempo que se nombró secretario al contable Blas de Escoriaza.¹²⁶ De este modo, el Consejo de Administración quedó definitivamente constituido del siguiente modo:

¹²⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 1-4.

Presidente: Ramón Brunet
Vicepresidente: José Brunet
Vocales: Eusebio García Lejarraga
Luis Calisalvo
Fermín Machimbarrena
Atanasio Osácar
Manuel José Arsuaga
José María Elizarán
Francisco Egaña
Secretario: Blas de Escoriaza

2.3.- LOS ACCIONISTAS DE LA COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN

La relación definitiva de accionistas que suscribieron los títulos en septiembre de 1886 era la siguiente:

- Con 150 acciones: Un solo inversor, el empresario Claudio López y López
- Con 100 acciones: Ángel Bernardino Pérez y Carlos Eizaguirre
- Con 90 acciones: Hijos de Minondo
- Con 80 acciones: Eustaquio Irueta
- Con 60 acciones: José Saralegui y Juan de Iturralde
- Con 50 acciones: Ramón Brunet, José Brunet, Atanasio Osácar, Luis Calisalvo, Manuel José Arsuaga, José María Elizarán, José Manuel Brunet, Manuel Garicano, Fermín Machimbarrena, León Osácar, Andrés Isasi, Fermín Garay y Juan Iribas
- Con 30 acciones: Viuda de Irurzun, Francisco Oloriz, Viuda de Elizarán y Melchora Murga, viuda de Gascue
- Con 25 acciones: Pedro Brunet, Patricio Satrustegui y Miguel Areilza
- Con 20 acciones: María Bermingham, Gabriel Güemes, Gregorio Querejeta, Juan Manuel Elizarán, José Otamendi, Ignacio Arzuaga, Paulina Leclerq, José Lorenzo Aguirre, Tomás Gros, Carlos Odriozola y Paulino Caballero
- Con 16 acciones: José Eleuterio Escoriaza
- Con 15 acciones: José Ramón Sagastume y Eustasio Olasagasti
- Con 10 acciones: Manuel Izaguirre, José Machimbarrena, Ramón Machimbarrena, Fructuoso Gogorza, Santiago Petschen, Luis Güemes, Ramón Usabiaga, Cosme Churruca, Francisco Rodríguez Ortiz, Manuel Robles, Marqués de San Miguel de Hajar, Vicente Zabala, Gregorio Manterola, Conde de Peñaflores, Silvino Navarro, Joaquín Elósegui, Roque Hériz, José Irastorza, Josefa Blanchón, Viuda de Munoa, Petra Gorosabel, Ricardo Bermingham, Tomás Balbás, Guillermo Brunet, Evaristo Churruca, la sociedad Balaguer, Coll y Ripoll, Celestino Arizmendi y José Antonio Bernad
- Con 8 acciones: La compañía Loidi y Zulaica
- Con 7 acciones: María del Pilar Briz

Con 6 acciones: Gabino Murga y Simón Arregui

Con 5 acciones: Salvador Berra, Niceto Garro, Luis Laplana, Rosa Inlander, Viuda de Barech, Pedro María Gorostidi, Luis María Bermejo, José Furundarena, Miguel María Mendizábal, Ramona Baroja, Benito Olasagasti, Josefa Apecechea y Lorenzo Isla

Con 4 acciones: Agapito Ponsol, Gervasio Oviden, Gumersindo Alonso, Juan Bautista Irigoyen, Manuel Alday, Lucía Barcaiztegui y Segundo Berasátegui

Con 3 acciones: Zenona Otalora y la empresa Arteaga y Compañía

Con 2 acciones: Ramón Alonso, Mariano Elvira, José Manuel Lerchundi, Pío Anza, Aurora Iñurrigarro, Osácar Hermanos, León Eguiazu, Gregorio Ayerdi, Manuel Garechana, Fernando Gomes Silva, Beiner y Niggli, María Minteguiaga, José María Usandizaga y Blas Escoriaza

Con una acción: Benito Marticorena, Antonio Castro, Jacinto Llanos, Félix Velasco, Petronila Beñarán y Juan Latasa

Además, como se ha señalado anteriormente, se entregaron 200 acciones a Eusebio García Lejarraga, como pago de sus gestiones, concesiones y proyectos, por lo que el empresario bilbaíno se convertía en el mayor accionista individual. Asimismo, se intercambiaron otros 32 títulos con el Conde del Valle, como pago de diversos terrenos de su propiedad situados en Puertas Coloradas, en los que la nueva sociedad pretendía establecer las cuadras y cocheras necesarias para el servicio. Por tanto, quedaron en cartera únicamente 86 acciones.¹²⁷

Si se observa detenidamente la distribución del accionariado, es posible comprobar que el grupo más numeroso era el compuesto por los suscriptores de diez títulos, con un total de 28 inversores. A éste le seguía el de los que habían adquirido dos acciones, formado por catorce personas, el de los poseedores de cinco títulos, con trece inversores, y el de los propietarios de cincuenta acciones, otras trece personas entre las que se encontraban todos los socios fundadores de la empresa. El papel de este último colectivo, con un total de 650 acciones, podía resultar determinante para la gestión de la empresa, máxime si unían sus intereses con los de Eusebio García Lejarraga, poseedor de otros 200 títulos y algún otro de los grandes suscriptores, con los que podrían controlar el Consejo de Administración.

La mayoría de los accionistas de la Compañía del Tranvía pertenecían a la alta y media burguesía de San Sebastián, vinculados a la industria y, sobre todo, al comercio y las profesiones liberales.

Entre este variado grupo de personajes se puede encontrar desde vendedores de sombreros, como es el caso de Paulina Leclerq o Agapito Ponsol, comerciantes de bragueros y otros materiales ortopédicos como León Eguiazu,¹²⁸ farmacéuticos como Ramón Usabiaga, jueces como Cosme Churruca,¹²⁹ corredores de seguros como Gregorio Manterola¹³⁰ o el propio alcalde de la ciudad, José Machimbarrena.¹³¹ Por otra parte, la mayoría residían en el entorno de la capital guipuzcoana, aunque existen casos singulares, como el propietario de 10 acciones Manuel Robles, que vivía en Ceuta.¹³²

Por lo que respecta a los principales accionistas de la empresa, cabe destacar el papel relevante de un destacado grupo de personas vinculadas a la corporación Comillas, conglomerado empresarial que había sido impulsado por el empresario cántabro

¹²⁷ AMVF, Fondo CTSS, Registro de accionistas Nº 1.

¹²⁸ *El Eco de San Sebastián*, Nº 943, 16 de septiembre de 1886, p. 3.

¹²⁹ *El Eco de San Sebastián*, Nº 992, 5 de noviembre de 1886, p. 3.

¹³⁰ *El Eco de San Sebastián*, Nº 1017, 30 de noviembre de 1886, p. 3.

¹³¹ Luis Castells, «La Bella Easo, 1864-1936», p. 371.

¹³² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 52.

Antonio López y López (1817-1883), primer marqués de Comillas y en el que las relaciones familiares entre sus distintos miembros tenían un destacado protagonismo.

Antonio López había emigrado a Cuba en su juventud y tras hacer fortuna en la isla antillana, regresó a España en 1853. Pocos años más tarde, en 1857, fundó la naviera Antonio López y Compañía que, entre otros destinos, cubría las rutas desde España hasta sus posesiones de ultramar. La fortuna que el grupo Comillas acumuló gracias a sus negocios navales, se reinvertió en empresas de todo tipo, como la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, el Banco Hispano-Colonial, la Sociedad General de Tabacos, la Compañía Trasatlántica y un largo etcétera.¹³³

Tras su muerte, las riendas de sus empresas fueron asumidas tanto por sus hijos, entre los que destacó sin duda Claudio López Bru, segundo marqués de Comillas, como por su hermano, Claudio López y López (1818-1888) quién, precisamente, se convirtió en el principal accionista de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, al suscribir 150 títulos del nuevo negocio.

La intervención del grupo Comillas en la fundación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián no se limitó a la participación de Claudio López y López, ya que otros miembros destacados de este conglomerado empresarial también adquirieron un buen número de títulos de la nueva empresa. Nos referimos a algunos de los principales accionistas como es el caso de Ángel Bernardino Pérez, Carlos Eizaguirre Bailly, Patricio Satrustegui Bris y Luis Calisalvo Echeandía, todos ellos vinculados a los negocios de los marqueses de Comillas.

Con 100 acciones, Ángel Bernardino Pérez (1823-1897) era, junto a Carlos Eizaguirre, el segundo mayor accionista de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Al igual que los marqueses de Comillas, Ángel Bernardino Pérez era natural de Cantabria desde donde también había emigrado a Cuba, donde tuvo oportunidad de compartir diversos negocios con los hermanos López, entre otros, el tráfico de esclavos.

Al igual que Antonio López, en 1853 Ángel Bernardino Pérez regresó a Santander, donde fundó la firma Pérez y García. Ocho años más tarde se casó con Carolina Eizaguirre, hija de uno de los socios fundadores de la naviera Antonio López y Compañía. A partir de este momento, Ángel Bernardino Pérez se integró en el conglomerado empresarial de los marqueses de Comillas y se convirtió en el consignatario de su naviera en la capital cántabra.¹³⁴

Como se ha señalado, el padre de la esposa de Ángel Bernardino Pérez, Carolina Eizaguirre, era uno de los socios fundadores de la naviera de Antonio López, en concreto, Juan Carlos Eizaguirre Bailly (1817-1900), natural de Santander pero estrechamente vinculado con la ciudad de San Sebastián. Al igual que su yerno, Juan Carlos Eizaguirre también suscribió un paquete de 100 acciones.

Los estrechos lazos familiares establecidos entre los miembros del grupo Comillas también se manifestaron en la Compañía del Tranvía de San Sebastián, ya que otro de sus principales promotores, Luis Calisalvo Echeandía se había casado en 1871 con otra de las hijas de Juan Carlos Eizaguirre Bailly, en concreto con María Vicenta Eizaguirre Prado.

El donostiarra Luis Calisalvo había heredado el escritorio familiar que, tras la muerte de su padre, Francisco, regentó su madre María Luisa. Entre los diversos negocios en los que participaban los Calisalvo se encontraban el transporte de viajeros y mercancías de largo recorrido, tanto por tierra, como es el caso del servicio de galeras

¹³³ José Antonio Gómez, «El ferrocarril de Alcantarilla a Lorca», pp. 96-99 y Martín Rodrigo Alharilla, «Claudio López Bru», pp. 77-81.

¹³⁴ Martín Rodrigo Alharilla, «Vínculos personales, relaciones horizontales y decisiones verticales en el grupo empresarial Comillas», p. 7.

de Madrid a París,¹³⁵ como por vía marítima, al actuar como consignatario en San Sebastián de la naviera de Antonio López y Compañía.¹³⁶

Luis Calisalvo, titular de 50 acciones de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, había trabajado en su juventud como secretario particular de Patricio Satrustegui Bris (1823-1888), quién al igual que Antonio López, había abandonado en su juventud su San Sebastián natal para hacer fortuna en Cuba. En la isla antillana trabó amistad con la familia Comillas por lo que no es de extrañar que, tras su regreso, participara en la fundación de la naviera. En su caso, su contribución en la nueva empresa de transporte urbano fue menor que la de los anteriores, al adquirir tan solo 25 títulos.

Junto a este importante núcleo de accionistas directamente vinculados al grupo Comillas, y que en conjunto sumaban 450 acciones, es muy posible que, dada la naturaleza de sus negocios, también se encontrasen los hermanos Osácar, que reunían otros 102 títulos.

En efecto, una de las principales empresas fundada por los hermanos Atanasio y León Osácar Urrutia era una fábrica de refinado de azúcar y destilación de aguardiente de caña que establecieron en San Sebastián en el año 1882.¹³⁷ Dado el origen de la materia prima utilizada en su producción, la caña de azúcar procedente de Cuba, es fácil suponer que eran buenos clientes de la naviera de Antonio López y Compañía.

Junto a los inversores directa o indirectamente vinculados al grupo Comillas, entre los principales accionistas de la Compañía del Tranvía cabe destacar a otros como el concesionario, Eusebio García Lejarraga, la familia Brunet, el político Fermín Machimbarrena, el hostelero Eustaquio Irureta o el industrial Juan Iribas.

Como ya se ha señalado anteriormente, Eusebio García Lejarraga había sido uno de los impulsores del primer tranvía del País Vasco, en concreto la línea interurbana de Bilbao a Las Arenas, que inició su andadura en 1876. Asimismo, fue el concesionario del tranvía de San Sebastián a Pasajes y Rentería por cuyos derechos obtuvo 200 acciones de la nueva Compañía del Tranvía de San Sebastián. Además, se interesó por otros proyectos ferroviarios como la línea de Haro a Laguardia, cuya concesión obtuvo en mayo de 1887, aunque esta vía nunca llegó a materializarse.¹³⁸ Asimismo participó en diversos negocios editoriales, entre los que destaca la fundación del diario bilbaíno *El Porvenir Vascongado*.¹³⁹ Como muchos empresarios liberales de su época, también se implicó en la vida política de Bilbao, donde llegó a ser alcalde en 1873.

Por lo que respecta a los Brunet, primeros impulsores del proyecto tranviario que nos ocupa, su origen se remonta a una familia catalana que se asentó en San Sebastián en 1750. Los Brunet pronto se especializaron en las actividades comerciales vinculadas al tráfico marítimo de la dársena donostiarra y, en 1801, los hermanos José y Francisco fundaron la casa *Brunet y Compañía*. A principios del siglo XIX su principal actividad era la importación de mercancías catalanas y coloniales de América y la exportación al nuevo mundo de productos siderúrgicos vascos, para lo que llegaron a poseer una notable flota de veleros. Durante toda la primera mitad de la centuria, la importación directa de cacao de Colombia y de azúcar cubano resultó un negocio muy lucrativo y la consiguiente acumulación de capitales permitió a los Brunet implantar su propia casa de banca en San Sebastián.

El final de la Primera Guerra Carlista, con el consiguiente traslado de las aduanas del Ebro a la frontera de Irún, favoreció el proceso de industrialización de Guipúzcoa, al que no fueron ajenos los Brunet. En colaboración con otros inversores como los Guardamino y los Tantonart, fundaron en Tolosa *La Esperanza*, empresa que contó con la primera instalación para la fabricación de papel continuo de España.

¹³⁵ *Diario oficial de avisos de Madrid*, N° 779, 29 de diciembre de 1852.

¹³⁶ Martín Rodrigo Alharilla, «Vínculos personales, relaciones horizontales y decisiones verticales en el grupo empresarial Comillas», p. 13.

¹³⁷ Nicolás Bustunduy y Vergara, *La industria guipuzcoana en fin de siglo*, pp. 25-26.

¹³⁸ *Gaceta de Madrid*, N° 127, 7 de mayo de 1887, p. 327.

¹³⁹ *El Eco de San Sebastián*, N° 1001, 14 de noviembre de 1886, p. 1.

Posteriormente, en 1845, diversificaron sus negocios industriales con la creación de la *Fábrica de Hilados y Tejidos de Algodón de Oria*, que pronto se convirtió en la principal del ramo textil en la región. Además, en colaboración con otro destacado personaje de la sociedad guipuzcoana del siglo XIX, el duque de Mandas, adquirieron una empresa siderúrgica en Lasarte que más tarde se trasladó a Pasajes bajo la razón social *Fundiciones de Molinao*. Asimismo, en 1875 establecieron una fábrica de vidrio en el barrio donostiarra de Ondarreta.

Los Brunet también intervinieron en la implantación de diferentes servicios públicos y negocios vinculados al desarrollo económico de San Sebastián. Este es el caso de la primera fábrica de gas, situada en el barrio de San Martín o el Gran Casino de San Sebastián, inaugurado el 1 de julio de 1887, tan solo dieciocho días antes de que iniciase su andadura el tranvía de la capital guipuzcoana. Este recinto se convirtió en uno de los pilares fundamentales en la transformación de San Sebastián en una ciudad turística de primer orden. Más tarde, también participaron activamente en la constitución de la Sociedad de Fomento de San Sebastián.¹⁴⁰

En el momento de la constitución de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, los diversos miembros de la familia Brunet sumaban 215 acciones repartidas entre los hermanos Ramón y Pedro Brunet Prat, sus hijos, José, Guillermo y José Manuel Brunet Birmingham y la madre de ambos, María Birmingham.

Por lo que respecta a Fermín Machimbarrena y Echave (1835-1897), poseedor de otras 50 acciones, cabe señalar que fue uno de los más destacados líderes políticos guipuzcoanos durante la segunda mitad del siglo XIX. Entre otros cargos, fue Diputado general, concejal y alcalde de San Sebastián, así como Diputado a Cortes por este distrito en 1884 y 1886. De inclinaciones conservadoras, siempre estuvo abierto a colaborar con el Partido Liberal e incluso con los republicanos, como por otra parte fue habitual en la política vasca de este periodo, con el propósito de hacer frente común contra el amenazante tradicionalismo.¹⁴¹ Hermanos suyos eran, José Machimbarrena, alcalde de San Sebastián en el momento de constituirse la empresa y titular de 10 acciones, y Ramón, propietario de otra decena de títulos.

Entre los accionistas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián cabe también destacar al hostelero Eustaquio Irueta, propietario de *El Norte*, uno de los más importantes cafés de la capital guipuzcoana, quien adquirió 80 títulos.¹⁴² Por su parte, el industrial Juan Iribas, había instalado en 1877 una completa fábrica de sombreros de fieltro y también se dedicaba al comercio mayorista.¹⁴³

Cabe señalar que uno de los elegidos como vocal del primer Consejo de Administración de la empresa, Francisco Egaña, no era propietario en aquel momento de ninguna acción, sino que actuaba como tutor de los herederos de Minondo, en cuya representación había adquirido 90 títulos.¹⁴⁴

Por último, como por otra parte era común en la época, cabe señalar la baja participación femenina en el accionariado de la Compañía, ya que, de los 117 accionistas, solamente diecisiete eran mujeres que, en total, suscribieron 189 títulos. Muchas de ellas, de las que ni siquiera nos ha llegado su nombre, eran viudas que regentaban los negocios de sus difuntos maridos.

¹⁴⁰ Rafael Picabea, *Album gráfico descriptivo del País Vascongado*, p. 106.

¹⁴¹ Luis Castells, «La Bella Easo, 1864-1936», p. 369.

¹⁴² *El Eco de San Sebastián*, N° 939, 12 de septiembre de 1886, p. 1.

¹⁴³ Nicolás Bustunduy y Vergara, *La industria guipuzcoana en fin de siglo*, pp. 16-17.

¹⁴⁴ AMVF, Fondo CTSS, Registro de accionistas N° 1, pp. 13 y 154.

3.- LOS INICIOS DE LA EXPLOTACIÓN: EL MOTOR DE SANGRE (1887-1897)

Una vez constituida la Compañía del Tranvía de San Sebastián, sus promotores emprendieron de inmediato la construcción de la línea. Para ello, el 29 de septiembre de 1886, el ingeniero Enrique Álvarez y de Alba, el mismo que había realizado el proyecto y posteriormente había frenado desde el Ministerio de Fomento la tramitación de la propuesta concurrente de Trevijano, emprendió las labores necesarias para el definitivo replanteo del trazado.¹⁴⁵

Una de las primeras gestiones realizadas por los promotores de la nueva empresa fue solicitar a la Diputación la modificación del ancho de vía que se había propuesto en el proyecto inicial, de 1.365 milímetros entre las caras internas de los carriles, singular medida que también era utilizada por los tranvías de Bilbao a Las Arenas. En su demanda, proponían a la institución provincial la entrevía de un metro por ser, tal y como señalaba la empresa...

...la que hoy se adopta en todas partes, desechándose las de ancho mayor por las ventajas que reporta para la facilidad de la tracción que pensamos llevarlo a efecto con un solo caballo en los sitios a nivel y colocando un caballo suplementario allí donde las pendientes lo exijan.¹⁴⁶

Asimismo, se decidió modificar el sistema de carriles inicialmente previsto, de barras planas colocadas sobre largueros de madera, el mismo que había diseñado el francés Alphonse Loubat en 1852. Para ello se optó por un nuevo modelo, propuesto por la empresa belga *Laminoirs, forges et fonderies de Jemappes*, en concreto un carril que se podía empotrar directamente sobre el pavimento, sin necesidad de apoyos de madera, que había patentado el fundador de dicha empresa, el maestro de forja Víctor Demerbe. Desde 1875 el sistema *Demberbe* había alcanzado una notable difusión en Europa. A finales de enero de 1887 el Consejo de Administración de la empresa se encontraba a la espera de recibir los dos primeros kilómetros de carriles, los cuales ya habían sido embarcados en el vapor *Zurbarán* con destino al puerto de Pasajes.¹⁴⁷

Al igual que con la vía, también se recurrió a la industria belga para la adquisición de los primeros coches para el servicio de viajeros. Ramón Brunet anunciaba el 23 de enero de 1887 a los accionistas que ya se habían encargado ocho coches cerrados y seis abiertos, estos últimos especialmente diseñados para el servicio de verano, «a Malines, de una de cuyas fábricas tenemos las mejores noticias y cuyos productos superan tanto en precio como en ligereza a las demás con las que hemos tratado de este asunto».¹⁴⁸

3.1.- EL TRAZADO DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN A RENTERÍA

La ciudadanía se encontraba expectante ante el inminente inicio de las obras. Incluso la prensa liberal, en concreto *El Eco de San Sebastián*, periódico afín a los promotores de la nueva empresa, contribuyó a caldear el ambiente regalando a sus lectores junto

¹⁴⁵ *El Eco de San Sebastián*, Nº 958, 1 de octubre de 1886, p. 2.

¹⁴⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 2-3.

¹⁴⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 2.

¹⁴⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 3.

a su edición del 6 de octubre de 1886, un elegante plano a cuatro tintas en el que venía reflejado todo el recorrido del nuevo servicio.¹⁴⁹

Asimismo, el mismo periódico informaba con detalle a sus lectores sobre las características del nuevo trazado que quedaba descrito en los siguientes términos:

Desde un punto de la carretera de Madrid a Irún situado frente a la fábrica de botellas del Sr. Brunet y señalado en el plano con el kilómetro 0, arranca el trazado en dirección a San Sebastián. A los 118,81 metros del origen se hace preciso abandonar dicha carretera para evitar la parte pendiente que presenta en la vuelta del fortín, dirigiéndose la línea por la izquierda para contornear la punta a media ladera y poder tomar la calle Zubieta sin inclinaciones sensibles en la traza vertical.

Una vez en este punto, desarróllase a lo largo de dicha calle por la de Hernani al Boulevard, donde se situará la estación de partida y regreso para todos los servicios y siguiendo después las calles del Pozo, Legazpi, Guipúzcoa, Idiáquez y la Avenida, penetrará por el puente de Santa Catalina en la carretera que ha de seguir hasta el kilómetro 4,150 en Ategorrieta, donde nuevamente se abandonará para huir de las pendientes de 5 por ciento que aquella presenta entre este punto y el alto de Miracruz.

Desde el momento que se sale de la carretera inclínase el trazado a la derecha para que no excedan de 0,0232 por la cañada que sigue el ferro-carril del Norte, hasta el collado que determina la divisoria de aguas del Urumea y la bahía de Pasages.

Ciñéndose al contrafuerte que separa la carretera del ferro-carril, se desciende con la pendiente máxima de 0,0249 hasta llegar al puente de la Herrera, donde vuelve el trazado a incorporarse a la expresada vía para seguir por ella hasta el kilómetro 8,300 en que es forzoso contornear la punta de Capuchinos por encima del túnel de la vía férrea a causa de las fuertes inclinaciones que en su ascenso y descenso ofrece el paso de la estribación.

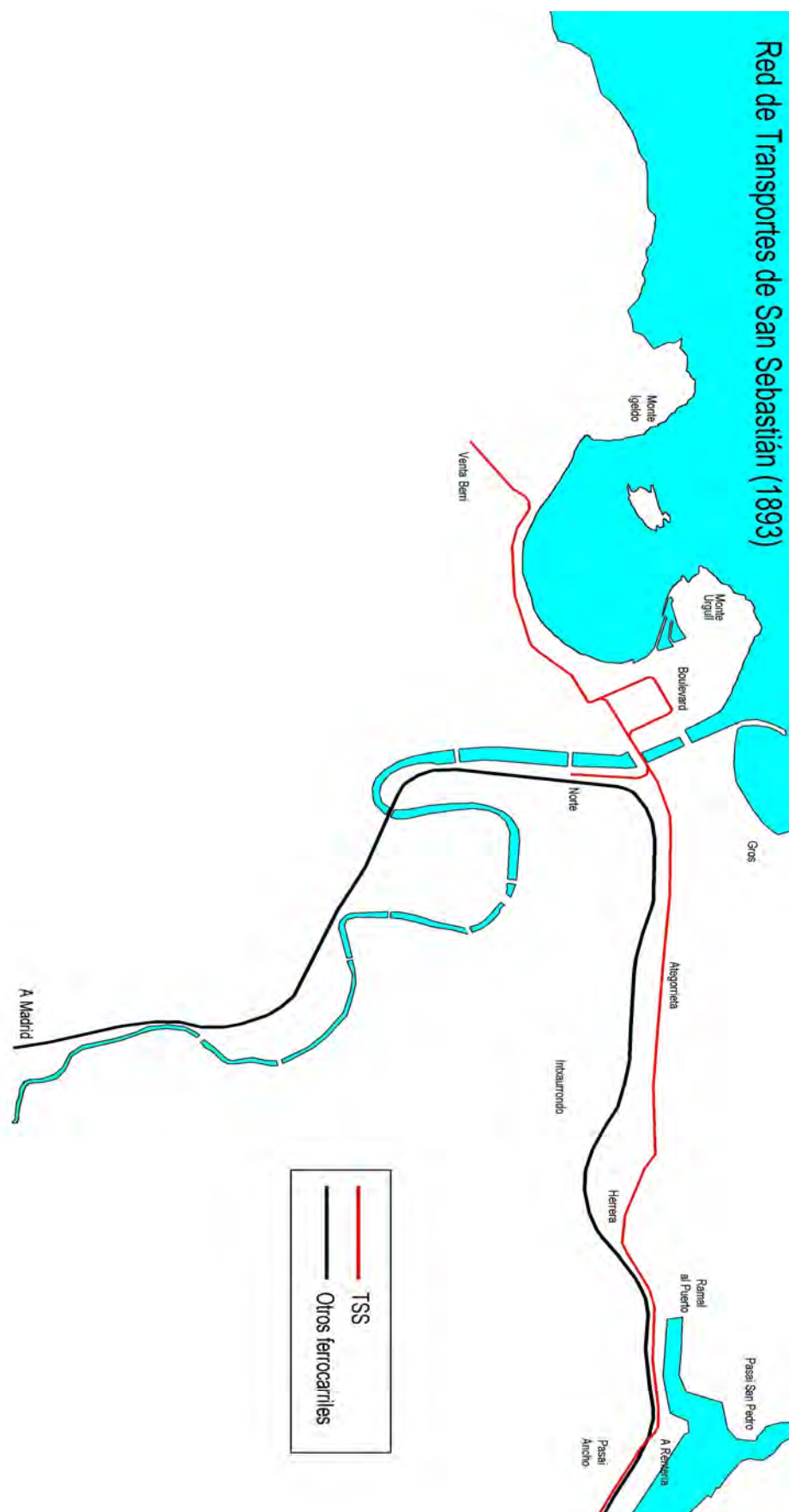
Después de salvar este último accidente con pendientes que no exceden de 0,02 y de favorecer notablemente a los establecimientos industriales allí situados entre los que se encuentran la gran fábrica de la Real Compañía Asturiana, vuelve el trazado a la carretera por la cual continua el corto trayecto que media hasta Rentería donde termina, después de recorrer una longitud de 10.201,19 metros.

La traza así establecida podía no ser la más económica, pero es la que mejores condiciones técnicas reúne, y la que ya aproximándose o ya bifurcándose a todos aquellos puntos que puedan suministrar algún movimiento, ha de reportar más útiles servicios a la comarca.¹⁵⁰

Además, el nuevo tranvía contaría con un ramal que desde el puente de Santa Catalina se dirigiría a la estación de ferrocarril de la Compañía del Norte, otro desde el Boulevard, por la calle Igentea, hasta los muelles del puerto de San Sebastián y, por último, una vía desde el punto kilométrico 6,850 hasta el interior del puerto de Pasajes. De este modo, la nueva red tranviaria conectaría con los principales focos generadores de tráfico, no solo de viajeros, sino también de mercancías, de la ciudad.

¹⁴⁹ *El Eco de San Sebastián*, N° 962, 5 de octubre de 1886, p. 2.

¹⁵⁰ *El Eco de San Sebastián*, N° 963, 6 de octubre de 1886, p. 1.



Plano nº 1: Primera red de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Dibujo de Pedro Pintado Quintana.

3.2.- OBRAS E INAUGURACIONES

3.2.1. La primera sección

Uno de los primeros pasos de la nueva empresa fue buscar un local en el que establecer sus oficinas. Para ello, en noviembre de 1886 alquilaron las dependencias de una vieja tienda situada en los bajos del portal número siete de la Plaza Vieja, punto desde el que además se podrían controlar, una vez inaugurado el servicio, las salidas y llegadas de los tranvías.¹⁵¹

Desde las nuevas oficinas, los responsables de la Compañía emprendieron todas las acciones necesarias para impulsar la construcción del tranvía. De este modo, en el mes de febrero de 1887 se procedió a la subasta de los trabajos para la colocación de la vía, obra que fue adjudicada al contratista Nicolás Urgoiti al precio de 1,75 pesetas el metro lineal en caso de afirmado del terreno y a 2,25 en los tramos adoquinados. Asimismo, dado que las obras podrían interferir el servicio ferroviario de la Compañía del Norte, que en algunos tramos, sobre todo los de la desviación entre Ategorrieta y Herrera, se encontraban muy próximos a la traza del nuevo tranvía, el Consejo de Administración encomendó a Luis Calisalvo que «interpusiera la influencia del Sr. Marqués de Comillas», a la sazón vicepresidente de la empresa ferroviaria, para limar cualquier posible aspereza.¹⁵²

Parece ser que en los primeros días la marcha de las obras no fue la deseada, por lo que en la primera semana de marzo exigieron al contratista a que se comprometiera a montar sesenta metros de vía diarios.¹⁵³ Mientras tanto, el proceso de compra de los terrenos necesarios para la realización de las desviaciones de trazado previstas se vio frenado por la resistencia que ofrecieron algunos propietarios. De este modo, el 14 de marzo de 1887 la empresa decidió iniciar los expedientes de expropiación forzosa de los terrenos pertenecientes a Santiago Alquiza, Miguel Berrondo, del caserío Perurena, José Miguel Galardi, del caserío Inchaurrondo-aundi y Miguel Tellerría del caserío Felipenea, así como los de Ángela Soroa, estos últimos imprescindibles para llegar con la vía a los terrenos del Conde del Valle que habían adquirido para la construcción de las cuadras y cocheras necesarias para el servicio.¹⁵⁴ De hecho, ante los obstáculos que plantearon algunos propietarios, la Compañía del Tranvía llegó a valorar la posibilidad de abandonar los proyectos de variantes de trazado y establecer sus vías por la carretera general, aunque tras recabar la opinión del ingeniero Enrique Álvarez se desistió, en principio, de esta opción.¹⁵⁵

La oposición de los propietarios de los terrenos no fue el único obstáculo que tuvo que vencer la Compañía del Tranvía ya que, a finales de junio de 1887, el Consejo de Administración tuvo noticias de que Donato Gómez Trevijano había interpuesto una denuncia ante el Gobernador de la Provincia en la que solicitaba la anulación de la concesión, al considerar que el traspaso que había realizado Eusebio García Lejarraga no se sujetaba a la legislación vigente en la materia.¹⁵⁶

Mientras tanto, las obras avanzaban a buen ritmo y en mayo de 1887 se iniciaron los trabajos de desmonte de la prolongación del Paseo de la Concha en dirección hacia el Antiguo, que habían sido adjudicados al contratista Sr. Echeverría. Con la ayuda de doce vagonetas adquiridas por la Compañía y unas vías provisionales tendidas al efecto, los materiales extraídos eran enviados a las marismas de Amara, para ser empleados como relleno en la futura urbanización de estos terrenos.¹⁵⁷

¹⁵¹ *El Eco de San Sebastián*, Nº 999, 12 de noviembre de 1886, p. 3.

¹⁵² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 10.

¹⁵³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 12.

¹⁵⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 11-12.

¹⁵⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 17-18.

¹⁵⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 25.

¹⁵⁷ AMSS, Sección D, Negociado 8, 1959-8 *Intervención de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en la financiación de la carretera a su paso por el Paseo de la Concha*.



Documento nº 10: Detalle del proyecto del tranvía a su paso por la Avenida de la Libertad. Archivo General de la Administración, expediente 25/28506.

Entrado el mes de julio, las obras estaban lo suficientemente adelantadas como para poder iniciar un servicio provisional entre La Concha, el Boulevard y Ategorrieta. Previamente, el 11 de julio de 1887 el Consejo de Administración acordó fijar las condiciones del servicio en los siguientes términos:

- El importe del billete simple por sección, a 10 diez céntimos de peseta
- El importe del abono de 60 billetes a cuatro pesetas, lo que representaba un atractivo descuento de un tercio respecto al billete suelto
- El servicio se iniciaría a las 7 de la mañana, para terminar a las 11 de la noche
- Los tranvías circularían cada treinta minutos
- Se podrían expedir billetes de libre circulación, personales e intransferibles, «para las personas que, por su posición oficial, se conceptúe debe remitírseles»
- Se autorizaba la utilización de los tranvías como soporte publicitario, por lo que se estableció una tarifa para los anuncios
- Se adquiriría un reloj para las oficinas que, además, serviría para regular las salidas de los tranvías
- Se colocarían en los coches tarjetones con la leyenda «lleno» para cuando así lo requiriese el servicio.

Además, se procedió al nombramiento del personal. En concreto, los primeros tranviarios de San Sebastián fueron:

- Jefe de Cuadras: Juan Porras, con un salario de 3,75 pesetas diarias
- Conductores: Silvestre Cabanas, Pedro Alberdi, Bonifacio Arbide, Cayetano Navarro, Felipe Echepeare y Zacarías Sagastume, con un salario de 3,50 pesetas diarias cada uno de ellos. Cabe señalar que el término «conductores» era atribuido a empleados que acompañaban a los viajeros y eran responsables de la venta y cobro de los billetes, es decir, lo que en la actualidad se conoce como cobrador. Esta expresión era, y sigue siendo en la actualidad, muy utilizada para denominar a esta categoría laboral en otros países europeos.
- Conductores suplentes: Juan G. Corral y Justo Mora
- Mayoraes: Gregorio Iriñez, Ramón Biquendi, Mariano Arranz, Manuel López, Norberto Solana y Rafael Cobos, con un salario de 3 pesetas diarias cada uno de ellos.
- Mayoraes suplentes: Atanasio García e Ignacio Elgarresta
- Guardavías: Carlos Borde, Pascual Eraso y Estanislao Paisano, con un salario de 2,25 pesetas diarias cada uno de ellos.¹⁵⁸

Tras establecer unas cocheras y cuadras provisionales en los terrenos de la refinería de azúcar propiedad de los señores Oloriz, Alday, Bengoechea y Compañía,¹⁵⁹ ya que el Ayuntamiento no aprobó la construcción de las instalaciones definitivas hasta el 28

¹⁵⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 21 y 26-27.

¹⁵⁹ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio de 1887*, p. 7.

de junio de 1887,¹⁶⁰ todo estaba preparado para la inauguración. Por ello, tras realizar algunas pruebas con resultados plenamente satisfactorios, se fijó el 18 de julio de 1887 como fecha inaugural del primer trayecto disponible entre La Concha la Plaza Vieja y Ategorrieta. Como es natural, la prensa se hizo eco del hecho, pero llama la atención la escasa atención que prestaron al acontecimiento. Así, el *Diario de San Sebastián*, más atento a las consecuencias del temporal que esa jornada estival azotó a la ciudad, solamente recogía en sus páginas referencias indirectas al acontecimiento:

A la mañana ha continuado también la lluvia, pero con algunas ligeras intermitencias: el viento ha seguido fuerte y violento; las calles de nuestra ciudad se han visto desiertas. Las personas que tenían precisión de salir se han valido del tranvía, al que han suministrado viajeros en gran número...

... Se han registrado algunos daños, aunque no de consideración en nuestra ciudad y jurisdicción. Derrumbamientos de algunos trozos de tierra y varios desperfectos en una casa que está más allá del puente de Santa Catalina, en la línea de la carretera. Este último percance ha interceptado el paso del tranvía que recorre aquella línea.¹⁶¹

Por su parte, *El Eco de San Sebastián* ofrecía más detalles sobre la materia en su crónica:

Ayer se inauguró el tranvía, pero la lluvia impidió que la inauguración luciera. Los coches son muy bonitos y cómodos y el ganado muy bueno. Damos las más expresivas gracias a la Comisión Directiva por sus atenciones con nosotros.

Para a continuación informar a los lectores sobre los horarios, con circulaciones cada treinta minutos, y precios del servicio, al mismo tiempo que anticipaba a sus lectores que en breve se aumentaría la frecuencia de paso de los tranvías cada cuarto de hora y se establecerían servicios especiales desde la Plaza Vieja, diez minutos después del final de las funciones en el Teatro Principal, uno con destino a Ategorrieta y otro a la Concha.¹⁶²

Como señalaban las crónicas, el temporal que azotó San Sebastián el día de la inauguración fomentó la demanda del servicio que, a diferencia de lo que es habitual en este tipo de acontecimientos en la actualidad, no fue gratuito. En concreto, el nuevo tranvía fue utilizado por 2.472 viajeros y, además, se vendieron 83 billetes de abono, por lo que la recaudación total fue de 570,90 pesetas, cifra que no sería superada hasta el 15 de agosto, día en el que se celebra en la capital guipuzcoana la festividad de la Virgen.¹⁶³

Por lo que respecta a los horarios, tal y como anticipaba la crónica de *El Eco de San Sebastián*, pronto fueron incrementados. De este modo, el 1 de agosto de 1887 se implantaron los primeros servicios directos desde la Concha hasta Ategorrieta por la vía establecida a lo largo de la Avenida de la Libertad, lo que evitaba el rodeo por el Boulevard.¹⁶⁴ Poco después, a partir del 12 de septiembre, se mejoró la frecuencia de paso en la línea general, con coches cada veinte minutos y, desde el 16 de enero de 1888, se implantó la cadencia de 15 minutos.¹⁶⁵

Junto al aumento de las frecuencias, la Compañía del Tranvía tomó diversas medidas para intentar favorecer la utilización de sus servicios, entre las que destaca la concesión de un pase de libre circulación a José Muguerza, gerente del frontón *Jai-Alai*. A cambio, la empresa tranviaria logró que se autorizase la entrada gratuita en este importante foco de atracción de público a su Jefe de Movimiento, con el propósito de que pudiera tener constancia directa de la proximidad del final de los partidos de pelota y, de este modo, organizar los servicios especiales que fueran necesarios.¹⁶⁶

Además de los servicios regulares, la Compañía del Tranvía también ofrecía la posibilidad de alquilar tranvías completos para grupos y colectivos de todo tipo. Este fue el caso, entre otros, del contrato firmado con el colegio Freres de la calle San

¹⁶⁰ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-7, *Expediente relativo al servicio de la Compañía del Tranvía*.

¹⁶¹ *Diario de San Sebastián*, Nº 6.676, 19 de julio de 1887, p. 2.

¹⁶² *El Eco de San Sebastián*, Nº 1.240, 19 de julio de 1887, p. 2.

¹⁶³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Recaudación Nº 1, pp. 1 y 2.

¹⁶⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 29.

¹⁶⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 42 y 77.

¹⁶⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 32.

Martín en septiembre de 1888, aunque no parece que se alcanzaran los resultados esperados, ya que un año más tarde se suprimió esta oferta.¹⁶⁷

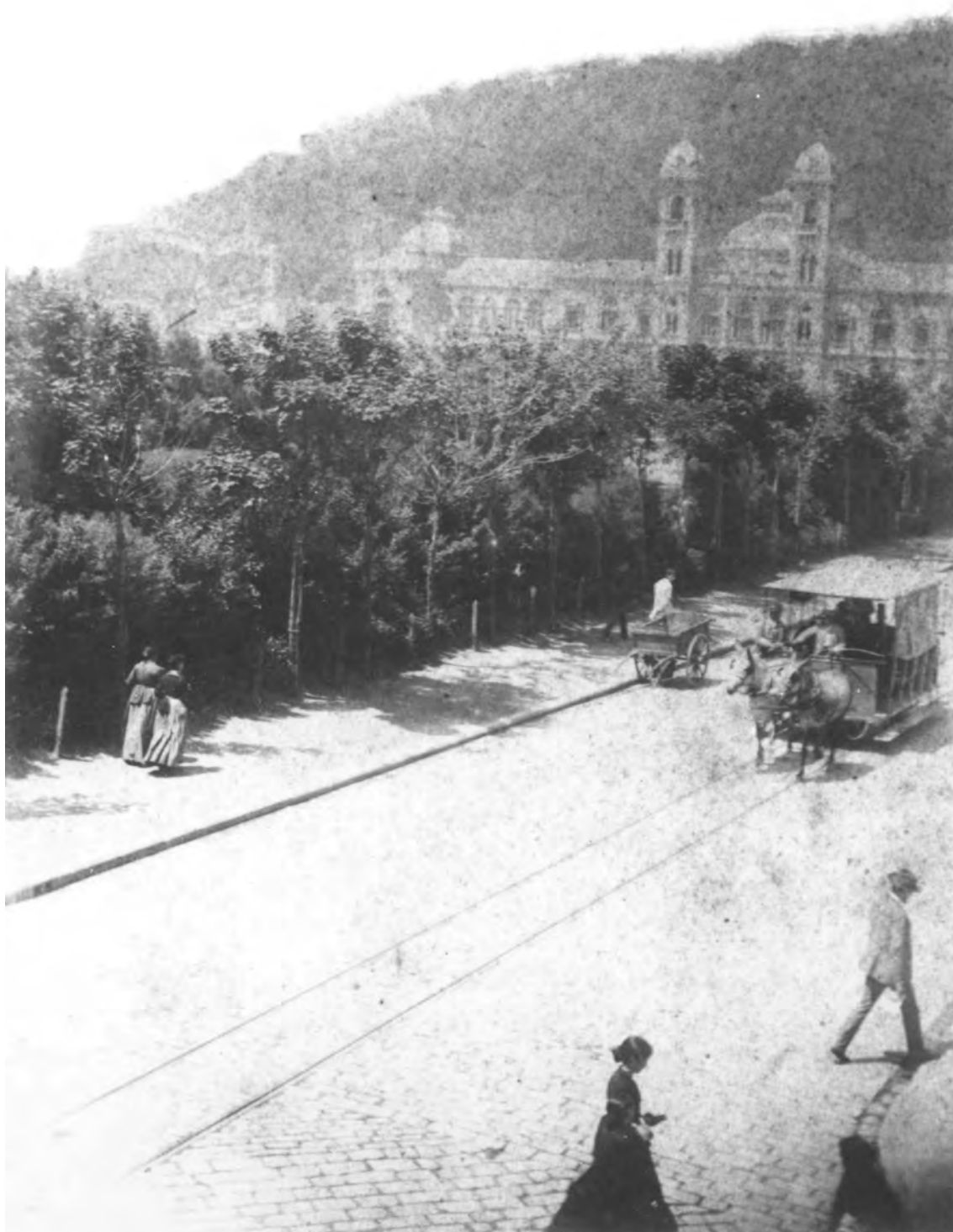


Imagen nº 10: El 18 de julio de 1887 inició su andadura el primer tranvía de San Sebastián. En la imagen, a su paso junto a los jardines de Alderdi-Eder, se observa el edificio del Gran Casino, inaugurado a principios de ese mismo mes. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

¹⁶⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 236 y 380.

3.2.2. El ramal a la estación del Norte

Pese al inicio del servicio y la obtención de los primeros ingresos, el ritmo de las obras se ralentizó considerablemente debido a diferentes problemas. Por una parte, la continuación de la vía hacia el Antiguo tropezaba con dos escollos: la construcción del propio paseo de la Concha y la expropiación de los terrenos propiedad del difunto Infante don Sebastián, cuyos herederos eran menores de edad, lo que complicaba la resolución del expediente. En el extremo opuesto, la adquisición de los terrenos necesarios para la construcción de la variante de trazado entre Ategorrieta y Herrera también se veía entorpecida por las elevadas demandas de los propietarios.

Las obras del paseo de la Concha se emprendieron mancomunadamente con el Ayuntamiento y fueron en principio adjudicadas al contratista Echeverría, pero en agosto de 1887 fue relevado por Ascensio Imaz ante la incapacidad del primero. Los materiales extraídos en este punto eran empleados en el relleno de las marismas de Amara, para lo que se utilizaba una docena de vagonetas propiedad del tranvía así como un ramal de doscientos metros de longitud establecido al efecto a lo largo de la calle Urbietta.¹⁶⁸

Entre tanto, en septiembre de 1887 la Compañía solicitó a sus accionistas un nuevo dividendo pasivo del 10% para afrontar con holgura la contratación de nuevas obras, aunque éstas todavía se hicieron de esperar.¹⁶⁹ De hecho, las primeras, para construir el pequeño ramal a la estación del Norte, no se emprendieron hasta primeros de marzo de 1888 y su realización fue encomendada al contratista José Urquiza.¹⁷⁰ Dada la pequeña entidad de los trabajos, el nuevo ramal pudo ejecutarse con rapidez por lo que *El Eco de San Sebastián* advertía a sus lectores, en su edición del 18 de abril, que el nuevo trayecto se abriría al público en breve.¹⁷¹ En efecto, tres días más tarde, el mismo rotativo anunciaba:

Desde hoy se abrirá al público el nuevo ramal del tranvía a la estación del ferrocarril del Norte. Los servicios que se establecen son los siguientes:

Al tren-correo: salidas desde la Plaza Vieja a las 7'45 y 8 de la mañana

A los trenes-tranvía, exprés y mixto: a las 11, 11'15, 11'30, 11'45 y 12

Al exprés de Francia, a la 1'45 y 2 de la tarde

Al mixto de Francia, a las 3'15 y 3'30

Al tren-tranvía, a las 4'30 y 4'45

Al correo, a las 7 y 7'15

Al mixto, a las 8'45 y 9 de la noche

Los viajes de la estación a la Plaza Vieja son en igual número y en combinación con las salidas de los trenes.¹⁷²

Como se puede comprobar, el servicio de tranvías establecido no respondía a un horario cadenciado, sino que se desarrollaba en función de las horas de paso de los trenes de la Compañía del Norte. De este modo, los cambios de horarios de la empresa ferroviaria repercutían de inmediato en los del tranvía, como sucedió en junio,

¹⁶⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 1, p. 38.

¹⁶⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 1, p. 46.

¹⁷⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 1, pp. 94 y 109.

¹⁷¹ *El Eco de San Sebastián*, N° 1.462, 18 de abril de 1888, p. 2.

¹⁷² *El Eco de San Sebastián*, N° 1.465, 21 de abril de 1888, p. 2.

septiembre y octubre de 1888.¹⁷³ Además, en julio de ese mismo año se establecieron algunos servicios directos que, desde La Concha, se dirigían a la terminal ferroviaria por la Avenida de la Libertad, sin pasar por tanto por el Boulevard.¹⁷⁴

Cabe recordar que, en aquella época, todavía no se había procedido a la unificación horaria en el territorio nacional, por lo que cada población se regía por su propio meridiano. De hecho, España no adoptó el meridiano de Greenwich como referencia horaria en todo el territorio peninsular hasta el 26 de julio de 1900.¹⁷⁵ Sin embargo, tal y como marcaba la legislación ferroviaria, la Compañía del Norte regulaba sus servicios según la hora de Madrid, por lo que, para evitar confusiones, la Compañía del Tranvía decidió suplementar el reloj de sus oficinas con una aguja minutería de color rojo que marcaría la hora exacta en la estación, para diferenciarla de la hora local.¹⁷⁶

3.2.3. La prolongación a Pasajes Ancho

Mientras se iniciaban las obras de construcción del ramal a la estación del Norte, el conflicto con los propietarios afectados por la desviación del trazado entre Ategorrieta y Herrera entró en vías de solución gracias a la aprobación de un Decreto del Gobernador provincial del 10 de febrero de 1888 que declaraba la necesidad de ocupación de los terrenos y daba vía libre al proceso de expropiación a favor de los intereses de la Compañía del Tranvía.¹⁷⁷ Una vez superado este contencioso, la empresa emprendió las gestiones oportunas para la contratación de las obras y, para hacer frente a su financiación, el 5 de marzo solicitó a sus accionistas un nuevo dividendo pasivo del 15%.¹⁷⁸

El 27 de marzo de 1888 la prensa donostiarra anunciaba la licitación de las obras de construcción de la línea en la variante de Ategorrieta a Herrera,¹⁷⁹ pero la convocatoria finalmente se declaró desierta ya que ninguna de las propuestas se sujetaba a las condiciones expresadas por la empresa tranviaria.¹⁸⁰ Ante este contratiempo, y para poder acelerar la puesta en marcha de la nueva vía, el Consejo de Administración decidió negociar directamente las condiciones con los contratistas Ignacio Ostolaza y José Uranga, a los que se ofreció una gratificación de 15.000 pesetas si lograban terminar las obras antes del inicio de la temporada de veraneo, el próximo 1 de agosto, así como 500 pesetas más por cada día de adelanto sobre esa fecha. Por el contrario, esta prima sufriría una merma de 1.000 pesetas por cada día de retraso respecto a la fecha establecida y, además, si concluían después del 15 de agosto se les impondría una penalización de 125 pesetas diarias.¹⁸¹

Los contratistas se pusieron de inmediato manos a la obra e incluso solicitaron al obispado licencia para poder trabajar los días festivos, gracia que obtuvieron el 30 de abril.¹⁸² De este modo, las obras, que incluían la perforación del túnel de Inchaurrena, de 110 metros de longitud, se desarrollaron con gran celeridad y el 25 de junio se anunciaba la subasta del montaje de la vía, que fue adjudicada el 2 de julio al contratista José Urquiza.¹⁸³

¹⁷³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 169, 212 y 229.

¹⁷⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 179.

¹⁷⁵ *Gaceta de Madrid*, Nº 209, 28 de julio de 1900, p. 384.

¹⁷⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 115.

¹⁷⁷ *Gaceta de Madrid*, Nº 43, 12 de febrero de 1888, p. 374.

¹⁷⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 96.

¹⁷⁹ *El Eco de San Sebastián*, Nº 1.445, 27 de marzo de 1888, p. 3.

¹⁸⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 107.

¹⁸¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 107-111.

¹⁸² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 117.

¹⁸³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 170 y 175.



Imagen nº 11: La perforación del túnel de Herrera permitió prolongar la línea del tranvía hasta Pasajes Ancho. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Días después, la Compañía del tranvía nombraba al personal necesario para la atención del nuevo servicio y el 25 de julio se realizaban satisfactoriamente las primeras pruebas, por lo que dos días más tarde se pudo iniciar el servicio hasta el distrito de Ancho, en Pasajes.¹⁸⁴ De este modo, los contratistas pudieron percibir la gratificación de 15.000 pesetas, aunque el remate de sus trabajos, tanto en el túnel como en el puente de Herrera todavía se demoró varios meses, lo que posteriormente fue motivo de fricciones con la empresa tranviaria que se negaba a abonar otras 2.500 pesetas por los cinco días en que se adelantó la inauguración a la fecha prevista del primero de agosto. Finalmente, y tras una larga negociación, en marzo de 1890 el contratista logró que la Compañía le abonase 1.500 pesetas más.¹⁸⁵

¿Mereció la pena otorgar esta gratificación? A la vista de la recaudación obtenida la respuesta parece positiva, ya que frente a unos ingresos diarios medios de 308,9 pesetas en las jornadas anteriores a la inauguración de la prolongación, éstos aumentaron a 987,4 en los primeros cinco días de servicio de la nueva vía. Por tanto, el incremento diario fue de 678,5 pesetas y un total de 3.392 pesetas más entre los días 27 y 31 de julio. Si además se tiene en cuenta que la empresa finalmente solo abonó a los contratistas 1.500 pesetas, el margen positivo fue de 1.892,5 pesetas.¹⁸⁶

Con la inauguración de la prolongación hasta Ancho, la Compañía del Tranvía reorganizó sus servicios con la implantación de un nuevo horario consistente en un viaje cada hora desde las siete de la mañana hasta las dos de la tarde, salvo una salida que se intercalaba a las 8'30. A partir de las dos y hasta las ocho de la tarde, se reducía la frecuencia a treinta minutos y, posteriormente, circulaba un último tranvía a

¹⁸⁴ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1888*, p. 11.

¹⁸⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, pp. 79 y 144.

¹⁸⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Recaudación Nº 1, p. 13.

las once de la noche. Respecto a las tarifas, la línea quedaba dividida en las siguientes secciones:

- 1ª, desde el Antiguo a la Concha (sección todavía en obras)
- 2ª, desde la Concha a la Plaza Vieja
- 3ª, desde la Plaza Vieja a la Beneficencia
- 4ª, desde la Beneficencia a Ategorrieta
- 5ª, desde Ategorrieta al túnel de Inchaurreondo
- 6ª, desde el túnel de Inchaurreondo a Herrera
- 7ª, desde Herrera a Ancho¹⁸⁷

Además, para facilitar la comunicación con las orillas opuestas de la bahía de Pasajes, se firmó un acuerdo con el empresario Pablo Cámara, quién organizó un servicio de bateles que enlazaba con los tranvías en Ancho para trasladar a sus viajeros a los distritos de San Pedro y San Juan.¹⁸⁸ Asimismo, también se estableció un servicio de coches de caballos hasta Rentería, encomendado al carretero José Echaniz,¹⁸⁹ aunque éste se suspendió en noviembre de 1889, antes de concluir las obras de prolongación del tranvía hasta la citada villa.¹⁹⁰

Con la ampliación de la línea hasta Ancho, la demanda del servicio experimentó un incremento considerablemente, de modo que pocos días después de la inauguración, en concreto el 5 de agosto de 1888, fue preciso aumentar la frecuencia de paso de los tranvías a quince minutos entre las dos y las siete de la tarde.

Los resultados de las nuevas ampliaciones repercutieron positivamente en los ingresos de la Compañía del Tranvía, que pasó de una recaudación media diaria de 166,5 pesetas en los primeros diez meses de explotación, en los que únicamente funcionaba la sección de La Concha a Ategorrieta, a 219,5 pesetas, tras la inauguración del ramal a la estación del Norte y a 388,7 en los doce meses que siguieron a la puesta en servicio de la prolongación hasta Ancho. En todo caso, los resultados quedaban marcados por una fuerte estacionalidad, ya que el tranvía se convirtió en un importante atractivo turístico durante la temporada estival. De este modo, mientras que en agosto de 1888 la recaudación media fue de 729,5 pesetas, en enero del año siguiente esta cifra se redujo a tan solo 204,1 pesetas.¹⁹¹

3.2.3. Nuevas ampliaciones: el Antiguo y Molinao

Tras la inauguración de la línea hasta Ancho, las obras del tranvía sufrieron un nuevo parón que llegó a inquietar a algunos accionistas quienes, de hecho, plantearon sus dudas en la Junta General que tuvo lugar el 10 de marzo de 1889 en los salones del Ayuntamiento. En concreto, José Antonio Bernard, Segundo Berasategui, Pedro María Gorostidi, Félix Velasco y José Manuel Lerchundi, presentaron una moción en la que afirmaban creer «conveniente para los intereses del público y de la Compañía el que se prolongue la actual vía hasta el límite que debe tener con arreglo a su título de concesión, o sea hasta la villa de Rentería». En su defensa, los miembros del Consejo de Administración alegaron que existían diversos inconvenientes técnicos, entre los que destacaba la violenta rampa de subida al puente sobre el ferrocarril entre Ancho y

¹⁸⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 1, p. 182.

¹⁸⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 1, pp. 148 y 158.

¹⁸⁹ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1888*, p. 14 y AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 1, p. 201.

¹⁹⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 2, p. 55.

¹⁹¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Recaudación N° 1, pp. 1-19.

Molinao y, sobre todo, las pendientes del alto de Capuchinos, donde no habían logrado los beneficios de la Ley de expropiación forzosa debido a la oposición que había presentado la Real Compañía Asturiana de Minas, propietaria de los terrenos afectados, lo que dificultaba las soluciones al paso por este delicado punto.¹⁹²

Lo cierto es que, a lo largo de 1889, la única obra de entidad realizada fue la implantación, a lo largo del mes de febrero, de una vía independiente de la general desde La Concha hasta Amara, con el fin de que las vagonetas que transportaban la piedra de las obras del nuevo paseo hasta las marismas no alterasen la circulación normal de los tranvías de pasajeros.¹⁹³ Además, en junio del mismo año montaron un ramal de 150 metros de vía a lo largo de la calle Guetaria, por solicitud del contratista y también accionista de la Compañía del Tranvía, José Antonio Bernard, para el transporte de piedra con destino a unas obras que ejecutaba en dicho lugar.¹⁹⁴ Este mismo empresario también utilizaba las vías del tranvía para extraer la producción de una cantera de piedra de su propiedad situada junto a la boca Este del túnel de Herrera.¹⁹⁵

Por lo que respecta a la ampliación de la línea hacia el Antiguo, los problemas con los herederos del Infante don Sebastián tomaron un nuevo giro cuando la Reina Regente María Cristina decidió adquirir dichos terrenos para la construcción de un palacio de verano. A partir de julio de 1888 se planteó la modificación del trazado previsto inicialmente, con la perforación de un túnel que permitiera el paso del tranvía y de la carretera general, obra que la Compañía del Tranvía financiaría en un 25% del coste, lo que representaba una aportación de 40.000 pesetas.¹⁹⁶

En agosto de 1889 el Consejo de Administración decidió retomar los estudios para la prolongación de la vía hasta Rentería, sin saber con precisión cual podía ser la mejor solución para superar las rampas del puente sobre el ferrocarril entre Ancho y Molinao y, sobre todo, del alto de Capuchinos, en el último tramo a Rentería. En principio, y a instancias del Ayuntamiento de Rentería, la Diputación estudió proceder a la reforma del trazado de la carretera para suavizar sus pendientes pero, finalmente, abandonó el proyecto.¹⁹⁷

Para poder confirmar la posibilidad de que los tranvías pudieran transitar sin grandes inconvenientes por las rampas existentes en la carretera, la Compañía del Tranvía decidió proceder al montaje de la vía entre Ancho y Molinao, obra encomendada al contratista Manuel Ibarbia. La obra se inició el 30 de enero de 1890 y el 6 de marzo siguiente se realizaron las primeras pruebas de tracción sobre el puente del ferrocarril del Norte con resultados satisfactorios.¹⁹⁸

Mientras tanto, en el extremo opuesto, las obras de perforación del nuevo túnel del Antiguo estaban prácticamente finalizadas, por lo que en febrero de 1890 el contratista, Lorenzo Arteaga, inició el montaje de la vía.¹⁹⁹ Finalmente, el 1 de abril del mismo año la Diputación y el Ayuntamiento remataron las últimas obras en esta zona y autorizaron el paso de los tranvías por lo que, sin más demora, la Compañía del

¹⁹² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 317-319.

¹⁹³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 306.

¹⁹⁴ AMSS, Sección D, Negociado 14, 1978-10, *Expediente relativo a la solicitud de D. José Antonio Bernard para establecer una vía de carriles, pasando por el Barrio de Gros, para la conducción de piedra* y AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 368.

¹⁹⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 349-350.

¹⁹⁶ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1888*, p. 7.

¹⁹⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, pp. 10, 46, 63 y 85.

¹⁹⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, pp. 82, 87 y 108.

¹⁹⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, p. 87.

Tranvía decidió inaugurar el servicio al día siguiente, tanto hasta la iglesia del Antiguo como hasta Molinao. El diario *La Libertad* recogía la noticia en los siguientes términos:

Desde hoy empezará a regir el nuevo servicio de la línea del tranvía, hasta la iglesia del Antiguo, pasando bajo el túnel.

Por el lado opuesto, esto es, en Pasajes, el tranvía cruzará desde hoy el puente del ferro-carril y seguirá hasta la estación de Ancho.

Ayer ya recorrió la línea hasta el frente de la iglesia un coche, en el que iba la representación de los principales accionistas de la sociedad.²⁰⁰

3.2.4. El final de las obras. Los tranvías llegan a Rentería y Venta Berri

Una vez ampliadas las vías al Antiguo y a Molinao, únicamente restaba completar el trazado hasta Rentería. Gracias a los buenos resultados que estaba ofreciendo el tránsito de los tranvías por el puente sobre el ferrocarril de Ancho, los responsables de la empresa tranviaria decidieron tomar en consideración la posibilidad de utilizar el trazado de la carretera existente, sin realizar ninguna variante ni modificación de entidad. En defensa de la nueva propuesta, el vocal Fermín Machimbarrena se dirigió a la Junta de Accionistas reunida en el Ayuntamiento de San Sebastián el 9 de marzo de 1890 en los siguientes términos:

De conformidad con los deseos manifestados por los Sres. accionistas en la Junta General última, se ha estudiado la forma de continuar la línea hasta Rentería. Se han visto los inconvenientes de una obra de desviación que a más de ser costosísima, pues fluctuaría entre 100.000 y 125.000 pesetas, tal vez con el tiempo sería infructuosa si como era de esperar, obtenía pronta solución el problema de la tracción eléctrica, con la que pueden salvarse fuertes pendientes. A cerca de ésta el Consejo ha reunido numerosos datos [a los que dio lectura el Secretario] e informes de personas inteligentes en esta materia, de los cuales resulta que en comarcas donde existen numerosas redes de tranvías, se salvan pendientes de hasta de más de un 6% con tracción animal, siendo así que la mayor de las dos pendientes para salvar la cuesta de Capuchinos es solo de 4,01 por ciento. Además, las dos pendientes del puente de Ancho, ambas más fuertes que aquella, se salvan fácilmente con la tracción actual, esto es, el doble tiro empleado para la desviación de Ategorrieta.²⁰¹

Lo cierto es que, tal y como señalaba el informe presentado por Fermín Machimbarrena, los tranvías transitaban sin dificultad sobre el puente del ferrocarril del Norte de Ancho por lo que era de prever que también podrían hacerlo por el alto de Capuchinos. Por tanto, todo hace suponer que las rampas del alto de Miracruz tampoco habrían presentado excesivos inconvenientes al tránsito de los tranvías, lo que habría hecho innecesaria la costosa variante de trazado que se había construido entre Ategorrieta y Herrera... ¡precisamente lo que desde un principio proponía el proyecto rival impulsado por Donato Gómez Trevijano!

Para financiar los trabajos de ampliación de la línea hasta Rentería, el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía decidió, el 26 de marzo de 1890, pedir a sus accionistas un nuevo dividendo pasivo del 10%. Además, solicitaron diversas ofertas para la contratación de las obras y, finalmente, el montaje de la vía fue adjudicado a la empresa José Urquiza y Compañía al precio de 2,60 pesetas el metro,

²⁰⁰ *La Libertad*, Nº 419, 2 de abril de 1890, p. 2.

²⁰¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, pp. 111-112.

mientras que el adoquinado fue encomendado al contratista Manuel Ibarbia, al precio de 8,50 pesetas el metro cuadrado.²⁰²

Las obras, iniciadas el primero de abril, se desarrollaron en un principio con gran celeridad, de modo que en diecinueve días ya se había procedido al montaje de 1.847 metros de vía de los 1.904 que comprendía la sección de Molinao a Pasajes.²⁰³ En las obras, además del nuevo material encargado a la casa *Demerbe*, también se emplearon los carriles procedentes de las vías provisionales a Amara y a la calle Guetaria ya que, una vez terminadas las obras del paseo de la Concha y del túnel del Antiguo, habían quedado sin uso.²⁰⁴ Sin embargo, el deseo de establecer un apartadero para el cruce de las circulaciones en el alto de Capuchinos exigió la realización de diversos movimientos de tierra que generaron algunas fricciones con la dirección de la Real Compañía Asturiana de Minas, ya que afectaban a los accesos a la fábrica de esta empresa situada en las proximidades. Finalmente, a principios de junio la empresa belga aceptó las condiciones del proyecto y el 11 de junio se dio remate a las obras.²⁰⁵

De este modo, el diario *El Fuerista* informaba en su edición del mismo 11 de junio que «Según hemos oído, mañana tendrán lugar las pruebas del tranvía en el trayecto de Ancho a la villa de Rentería. La inauguración oficial de la línea en el citado trayecto se verificará pasado mañana o el sábado próximo».²⁰⁶ En efecto, al día siguiente, a las cuatro de la tarde, el Consejo de Administración organizó un viaje inaugural y, en vista de los buenos resultados, decidió iniciar el servicio comercial hasta Rentería el 13 de junio de 1890.²⁰⁷ Al mismo tiempo, los tranvías extendieron su recorrido por el extremo opuesto hasta el barrio de Venta Berri, sobre un tramo de vía cuyo montaje había sido encomendado a la empresa Salaverría y Compañía.²⁰⁸ *El Fuerista* anunciaba el acontecimiento en su edición del 13 de junio en los siguientes términos:

Hoy se inaugurarán los nuevos servicios del tranvía hasta Rentería por uno de los extremos de la línea y hasta Venta-Berri por el otro. Habrá salidas para Rentería todas las horas, desde las siete de la mañana, y cada media hora desde las dos hasta las siete y media de la tarde.

Continuarán como hasta el día los servicios cada media hora por la mañana a Ancho y cada cuarto de hora por la tarde, y en la forma establecida por cuartos de hora durante todo el día los servicios urbanos y los del barrio del Antiguo hasta Venta-Berri.

En los abonos se introduce una reforma ventajosa para los viajeros, sustituyéndose las tarjetas que han sido personales, por talones de billetes valederos para cualquier número de personas.

Para no ser más extensos en esta noticia, terminaremos diciendo que el precio por abono desde la Plaza Vieja hasta Rentería resulta a 42 céntimos, y con billete ordinario, 60 céntimos.²⁰⁹

Tras cuatro años de obras, el 13 de junio de 1890 por fin se culminó la construcción de la primera red de tranvías de San Sebastián, que se mantendría prácticamente

²⁰² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, pp. 120 y 124.

²⁰³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, p. 142.

²⁰⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, pp. 129 y 137.

²⁰⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, pp. 150 y 165.

²⁰⁶ *El Fuerista*, Nº 714, 11 de junio de 1890, p. 3.

²⁰⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, p. 172.

²⁰⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, p. 220.

²⁰⁹ *El Fuerista*, Nº 716, 13 de junio de 1890, p. 3.

invariable durante los siguientes siete años en los que el servicio fue explotado con motor de sangre.



Imagen nº 12: El 13 de junio de 1890 la Compañía del Tranvía de San Sebastián culminó la construcción de su red con la prolongación del servicio hasta el Antiguo y Rentería. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Una vez culminada la construcción de la línea entre Venta-Berri y Rentería, las únicas obras de importancia realizadas durante el periodo de explotación del servicio con el motor de sangre fueron algunas rectificaciones de trazado. En concreto, se incidió en la supresión de curvas cerradas que suponían un mayor rozamiento y, por tanto, más esfuerzo para los equinos, como es el caso de la bajada desde el túnel hasta Herrera²¹⁰ y la supresión del recorrido entre la calle Hernani, Urbieta y San Marcial que exigía tres giros muy cerrados, por un trazado más directo entre Hernani, Loyola y San Marcial, con un solo giro, operación realizada en enero de 1891.²¹¹ Ante los buenos resultados de esta modificación, en marzo del mismo año la Compañía del Tranvía decidió realizar una actuación similar al sustituir las dos curvas del tramo Legazpi, Bengoechea, Oquendo, hasta llegar a la Avenida de la Libertad, por un nuevo itinerario recto por Legazpi, plaza Guipúzcoa e Idiáquez. El nuevo recorrido entró en funcionamiento en mayo de 1891.²¹²

Junto a estas actuaciones, la empresa también mejoró algunos puntos de cruce, como el de la Beneficencia y construyó una vía en la calle Igentea como apartadero de reserva que contribuía a la regulación de las salidas desde la plaza Vieja.²¹³ Asimismo, se establecieron diversos apartaderos provisionales con el fin de facilitar el transporte

²¹⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3, p. 1.

²¹¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, pp. 275 y 284.

²¹² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, pp. 314, 317 y 361.

²¹³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, p. 322.

de piedra para obras de construcción. Este es el caso de los 285 metros de vía instalada entre octubre de 1892 y el verano de 1893 a lo largo de la calle Aldamar para el acarreo de los materiales utilizados en la construcción del frontón *Beti-Jai*,²¹⁴ o la que se estableció entre diciembre de 1893 y mayo de 1896 lo largo de la calle Iparragirre a causa de las obras de la nueva fábrica de tabacos.²¹⁵ En ambos casos, el servicio lo realizaban los contratistas interesados que, con sus propias vagonetas y mediante el pago de un canon de uso de la vía, transportaban la piedra desde las canteras existentes en las proximidades del túnel de Herrera.

Por último, cabe señalar que el 1 de junio de 1892 el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía decidió colocar en la fachada de las oficinas de la Plaza Vieja un reloj con el fin de regular con claridad las salidas de los servicios en este punto. Este fue el primer reloj instalado en este lugar que, con el transcurso del tiempo se ha convertido en uno de los puntos de encuentro más clásicos para los donostiarros.²¹⁶

3.3.- EL MATERIAL MÓVIL

Durante el decenio en que los servicios de transporte de la Compañía del Tranvía de San Sebastián fueron explotados mediante la utilización del motor de sangre, la empresa adquirió un parque de material móvil que llegó a estar compuesto por un total de cincuenta y dos coches. Todos estos vehículos eran de dos ejes, aunque de dos tipologías diferenciadas ya que veinte de ellos eran cerrados, mientras que los restantes treinta y dos eran abiertos. Este último tipo, denominado popularmente «jardinera», estaba especialmente diseñado para el servicio de verano, por lo que fácilmente se puede constatar la importancia que tenía la temporada estival en los resultados de la empresa. En efecto, estos vehículos, que apenas ofrecían protección a los viajeros, no podían ser empleados el resto del año, salvo en días de viento sur en los que, como consecuencia del efecto *foehn*, las temperaturas que se registran en la capital guipuzcoana son muy agradables para el invierno. Sin embargo, no siempre se respetó esta norma y fueron frecuentes las quejas de los viajeros por tener que viajar en coches abiertos, como es el caso de las planteadas en pleno mes de diciembre de 1895.²¹⁷

Resulta llamativo que la totalidad de los vehículos fueron adquiridos al mismo suministrador, la empresa belga *Ateliers de Construction de Malines*, sitos en el importante nudo ferroviario de Malines,²¹⁸ a poco más de 25 kilómetros de Bruselas. La calidad de su producción, el precio final y la buena atención postventa, fueron factores que favorecieron la adquisición de sus productos frente a propuestas nacionales como la presentada por la *Sociedad de Material para Ferrocarriles* de Barcelona. En concreto, en ofertas presentadas en el otoño de 1890, la factoría catalana proponía la construcción de remolques «jardinera» al precio de 3.750 pesetas cada una, puestas sobre vagón de la Compañía del ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia, mientras que la fábrica belga los ofertaba a 2.200 francos, puesto sobre vagón en la estación de San Sebastián.²¹⁹ Si se tiene en cuenta que en aquella época el tipo de cambio entre el franco y la peseta era de 106,69,²²⁰ el precio real era de 2.347,18 pesetas, precio realmente ventajoso respecto a la producción nacional.

²¹⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3, pp. 151B, Nº 5, 159B y Nº 6, p. 7.

²¹⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 4, p. 109B y Nº 5, p. 33.

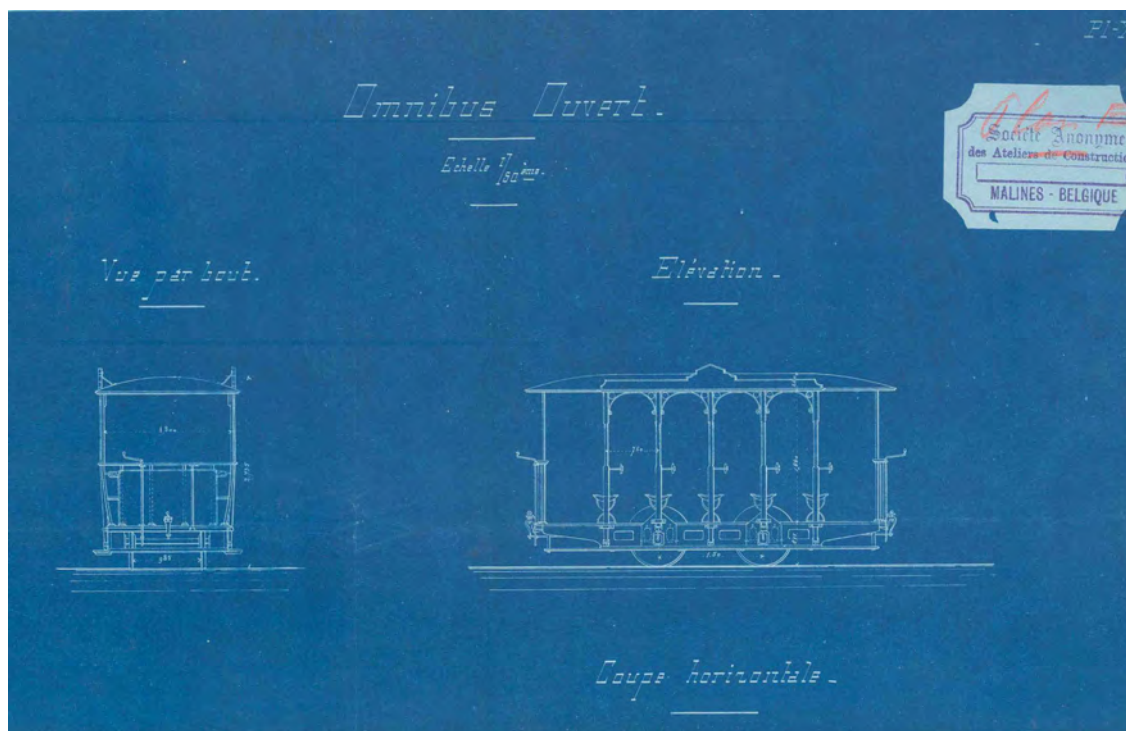
²¹⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3, p. 105B.

²¹⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 5, p. 34B y Nº 6, p. 14.

²¹⁸ En la actualidad, el nombre oficial de Malines es Mechelen.

²¹⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, p. 230.

²²⁰ Rafael Anes Álvarez, « El Banco de España, 1874-1914, un banco nacional », p. 165.



Documento nº 11: Plano de un remolque jardinera construido por Ateliers de Malines para la compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo General de la Administración, expediente 25/28506.

Además de la oferta de la *Sociedad de Material para Ferrocarriles*, la Compañía del Tranvía de San Sebastián recibió propuestas de otros fabricantes extranjeros como el británico *Julius Neville* de Liverpool, o la belga *Ragheno*, cuyos talleres también se encontraban situados en la ciudad de Malines.²²¹ Asimismo, se llegó a valorar la posibilidad de adquirir coches de dos pisos o *Imperial*, aunque finalmente se mantuvieron fieles a los dos modelos originales.²²² Más tarde, también se recibieron proposiciones de la *Compañía Internacional de Coches-Cama*, sociedad que había establecido un taller de reparación y construcción de material ferroviario en Irún, pero en aquel momento el parque móvil de la empresa donostiarra ya estaba completo, por lo que su oferta no tuvo mayor recorrido.²²³

Para iniciar la explotación en la sección comprendida entre La Concha y Ategorrieta, los promotores del tranvía decidieron contratar a principios de 1887 con *Ateliers de Construction de Malines* el suministro de ocho coches cerrados y 6 abiertos. Los primeros tenían cabida en su interior para doce viajeros y, además, podían viajar otros doce en las plataformas. En cuanto a las «jardineras», éstas ofrecían un total de 32 asientos.²²⁴

El 12 de abril de 1887 ya se había concluido la construcción de los catorce coches encargados, por lo que la Compañía del Tranvía comunicó a la casa constructora las inscripciones, colores y numeración que debían marcar en los carruajes. En este sentido, resulta particularmente llamativo el criterio seguido para la matriculación de estos vehículos, ya que se dieron cifras pares para los coches cerrados e impares para los abiertos, de modo que los primeros fueron numerados del 2 al 16 y las «jardineras», del 1 al 11.²²⁵

²²¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, p. 234.

²²² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 70.

²²³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3, pp. 25B-26.

²²⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 3.

²²⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 15.

El pequeño parque disponible en los primeros meses de servicio pronto se mostró insuficiente ante las previstas ampliaciones de vías. Por ello, el 23 de enero de 1888, el Consejo de Administración acordó adquirir seis nuevas «jardineras» cuya construcción, tras estudiar diversas ofertas, fue adjudicada a *Ateliers de Construction de Malines*, el 6 de febrero.²²⁶ El fabricante belga cumplió con el encargo con celeridad, por lo que los coches llegaron a tiempo para reforzar el servicio de cara a la prolongación del recorrido hasta Ancho, ya que, a mediados de mayo anunció su envío a San Sebastián. Estas nuevas unidades fueron matriculadas con los números impares del 13 al 23.²²⁷

Con el propósito de reforzar el parque remolcado de cara al siguiente invierno, el 18 de julio de 1888 la Compañía del Tranvía aprobó la adquisición de cuatro nuevos coches cerrados. Sin embargo, la adjudicación a los *Ateliers de Construction de Malines* se pospuso hasta el 2 de octubre del mismo año, por lo que no llegaron a San Sebastián hasta principios de marzo de 1889. Fueron matriculados con los números pares del 18 al 24.²²⁸

Mientras se desarrollaba la construcción de los últimos cuatro coches cerrados, el 21 de enero de 1889, el Consejo de Administración decidió encomendar a los *Ateliers de Construction de Malines* el suministro de cuatro nuevas jardineras para poder aumentar el servicio en previsión del incremento de demanda que se podía producir en la nueva temporada estival. Estas unidades, recibidas en el mes de mayo de 1889, fueron matriculadas con los números impares del 25 al 31.²²⁹

El progresivo incremento de la demanda de viajeros impulsó a la empresa tranviaria a reforzar nuevamente su parque de material remolcado con el encargo de otros cuatro coches cerrados a Malines en noviembre de 1889, unidades que fueron suministradas con la rapidez acostumbrada por el fabricante belga en marzo de 1890. Los nuevos vehículos fueron matriculados con los números pares del 26 al 32.²³⁰

Pocos días después de haber encargado los cuatro últimos coches cerrados, la Compañía del Tranvía también solicitó a los *Ateliers de Construction de Malines* el suministro del mismo número de unidades abiertas. Estas «jardineras», matriculadas con los números impares del 33 al 39, llegaron a la capital guipuzcoana a finales de abril de 1890, poco antes de que se inaugurase la totalidad de la línea hasta Rentería.²³¹

Una vez concluidas las obras de construcción de su red tranviaria, la Compañía del Tranvía pudo constatar que el número de unidades disponibles resultaba insuficiente, sobre todo en la temporada estival, por lo que realizó un nuevo pedido, que a la postre sería el último de vehículos para la explotación con motor de sangre. En esta ocasión se contrató la construcción de cuatro coches cerrados y doce abiertos, aunque estos últimos debían contar con un nuevo sistema de cortinajes que permitiese su utilización en los días de invierno en los que se prestase algún servicio extraordinario. Matriculados los primeros con los números pares del 34 al 40 y las «jardineras» con los impares del 41 al 63, llegaron a San Sebastián a finales de marzo y principios de mayo, respectivamente.²³²

Además de los coches para el transporte de viajeros, la Compañía del Tranvía de San Sebastián también adquirió, en abril de 1887, una docena de vagonetas de carga, cuya fabricación fue asimismo encomendada a los *Ateliers de Construction de Malines*. Utilizadas preferentemente en el transporte de piedra, tierra y escombros procedentes de las obras de construcción del paseo de la Concha y del túnel del

²²⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 1, pp. 79 y 83.

²²⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 1, p. 147.

²²⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 1, pp. 188, 223 y 323.

²²⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 1, pp. 291 y 364.

²³⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 2, pp. 42 y 123.

²³¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N°2, pp. 53 y 145.

²³² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 2, pp. 239,320, 334 y 342.

Antiguo hacia las marismas de Amara, en febrero de 1889 el Consejo de Administración de la empresa tranviaria decidió venderlas a los contratistas que las empleaban, para limitarse a partir de entonces a cobrar un canon por el tránsito por sus vías. De este modo, evitaba tener que hacer frente a los elevados costes de mantenimiento que generaba su empleo en un trabajo tan duro.²³³

Por último, cabe señalar que en 1895 la Compañía del Tranvía procedió a transformar una de sus «jardineras», en concreto la número 17, en vagón de carga, con el fin de utilizarla en el transporte de piensos y otros materiales necesarios para el servicio, desde la estación del ferrocarril del Norte hasta las cuadras y cocheras de Ategorrieta.²³⁴

Tabla 1. Material remolcado de la Compañía del Tranvía de San Sebastián.				
Unidades	Matrícula	Tipo	Constructor	Año
8	2-16	Cerrados	Ateliers de Construction de Malines	1887
6	1-11	Jardineras	Ateliers de Construction de Malines	1887
6	13-23	Jardineras	Ateliers de Construction de Malines	1888
4	18-24	Cerrados	Ateliers de Construction de Malines	1889
4	25-31	Jardineras	Ateliers de Construction de Malines	1889
4	26-32	Cerrados	Ateliers de Construction de Malines	1890
4	33-39	Jardineras	Ateliers de Construction de Malines	1890
4	34-40	Cerrados	Ateliers de Construction de Malines	1891
12	41-63	Jardineras	Ateliers de Construction de Malines	1891

Fuente: *Libros de inventario de la Compañía del Tranvía de San Sebastián*

3.4.- EL MOTOR DE SANGRE: UN SISTEMA PREINDUSTRIAL EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO

En sus orígenes, los primeros ferrocarriles del mundo recurrieron al motor de sangre, es decir, el esfuerzo proporcionado por las bestias de tiro o la propia fuerza humana, para el arrastre de sus vagones. La aplicación de la máquina de vapor pronto arrinconó este primitivo sistema de tracción, que quedó relegado a pequeños ramales o a la realización de maniobras de escaso recorrido.

El desarrollo de los tranvías dio un nuevo impulso al motor de sangre, dada la difícil adaptación de las locomotoras de vapor a los entornos urbanos. Así, aunque se intentó aplicar otros métodos como el aire comprimido, la tracción por cable o el propio vapor, el motor de sangre dominó en los tranvías de todo el mundo hasta que los progresos de la tracción eléctrica supusieron su paulatina sustitución, a partir de la última década del siglo XIX.

Con el propósito de contribuir a ampliar la escasa información disponible sobre la utilización de un sistema de tracción preindustrial; el motor de sangre, en el medio de transporte más representativo de la Revolución Industrial; el ferrocarril, en este capítulo analizaremos con detalle todos los aspectos relativos a la explotación de una red como la de San Sebastián, representativa en muchos aspectos de la actividad cotidiana en los tranvías impulsados por la fuerza de mulas y caballos.

²³³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 15 y 297.

²³⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 5, pp. 102 y 133.

3.4.1. Breve introducción al motor de sangre en España

Al igual que en el resto del mundo, los primeros tranvías españoles recurrieron al motor de sangre para la tracción de sus vehículos. La Habana (1858), Jerez (1859), Madrid (1871), Barcelona (1872), Valencia o Bilbao (1876) emprendieron la expansión de sus transportes urbanos sobre carriles gracias al esfuerzo de mulas y caballos. En el año 1898, el *Anuario de Ferrocarriles* señalaba que se empleaba este tipo de tracción en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza, Málaga, Bilbao, Irún, Alicante, Cartagena, Gijón, Mieres, Oviedo, Santander, Tarragona, Tortosa, Valladolid, Badajoz, Motril, Palma de Mallorca y Alaró (Mallorca), con un total de 128,8 kilómetros en servicio.²³⁵

Tabla 2. Redes de tranvías con motor de sangre en 1898		
Municipio	Empresa	Longitud
Madrid	Compañía del tranvía de Madrid	11.933 m
Madrid	Tranvía a Carabanchel y Leganés	11.227 m
Madrid	Tranvía de Estaciones y Mercados	9.598 m
Madrid	Tranvía del Norte	9.128 m
Madrid	Tranvía del Este	5.155 m
Madrid	Tranvía de Guindalera y Prosperidad	3.010 m
Barcelona	Tranvía de Barcelona a Sans	3.330 m
Barcelona	Tranvía a las Corts	2.770 m
Barcelona	Tranvía de las Atarazanas a Gracia	4.255 m
Barcelona	Tranvía a Pueblo Nuevo	2.471 m
Barcelona	Tranvía al Ensanche y Gracia	5.166 m
Valencia	Tranvía del Norte (Valencia a Masamagrell)	11.000 m
Valencia	Compañía General de Tranvías	8.200 m
Valencia	Tranvía a Catarroja	7.600 m
Valencia	Tranvía a Mislata y Torrente	1.223 m
Sevilla	Tranvías de Sevilla	9.880 m
Zaragoza	Tranvías de Zaragoza	11.000 m
Málaga	Tranvía Urbano	2.785 m
Málaga	Tranvía al Palo	5.946 m
Bilbao	Tranvía Urbano de Bilbao	12.000 m
Irún	Tranvía de Irún	1.200 m
Alicante	Tranvía Urbano de Alicante	7.530 m
Cartagena	Tranvía Urbano	2.853 m
Cartagena	Tranvía a los Dolores	3.974 m

²³⁵ E. de la Torre, *Anuario de Ferrocarriles*, 1898, pp. 190-191.

Gijón	Tranvías de Gijón	3.989 m
Mieres	Tranvía de Santullano a Figaredo	1.232 m
Mieres	Tranvía de Corujas a Santullano	507 m
Oviedo	Tranvía Urbano de Oviedo	1.861 m
Santander	Tranvía Urbano	1.800 m
Santander	Tranvía de Miranda	1.900 m
Santander	Tranvía de Santander a Peñacastillo	4.200 m
Tarragona	Tranvía Urbano de Tarragona	2.783 m
Tortosa	Tranvía de Tortosa a Jesús y Roquetas	2.372 m
Valladolid	Tranvía Urbano de Valladolid	2.500 m
Badajoz	Tranvía Urbano de Badajoz	2.069 m
Motril	Tranvía de Motril a la Playa del Varadero	2.381 m
Palma de Mallorca	Tranvía al Puerto	2.381 m
Palma de Mallorca	Tranvía a San Nicolás	4.612 m
Alaró	Tranvía de Consell a Alaró	3.500 m
Fuente: <i>Anuario de Ferrocarriles de E de la Torre, 1898, pp. 190-191</i>		

Según los datos que aporta el mencionado anuario, la media de animales de tiro respecto al número de remolques disponibles, oscilaba entre el mínimo de 1,68 de Zaragoza a la elevada cifra de 4,66 caballerías por carruaje de la línea de Valencia a Catarroja. De este modo, es posible estimar que a finales del siglo XIX, los tranvías españoles daban empleo a cerca de dos millares de animales de tiro.

Tabla 3. Relación de animales de tiro y carruaje de las compañías de tranvías en 1898			
Empresa	Caballerías	Carruajes	Media de caballerías por carruaje
Tranvía del Norte (Madrid)	270	83	3,25
Tranvía del Este (Madrid)	272	61	4,45
Valencia a Masamagrell	60	18	3,33
Cía. General de Tranvías de Valencia	50	16	3,12
Valencia a Catarroja	56	12	4,66
Tranvías de Sevilla	110	43	2,55
Tranvías de Zaragoza	76	45	1,68
Tranvía de Miranda	14	6	2,33
Tranvía de Gijón	40	14	2,85
Fuente: <i>Anuario de Ferrocarriles de E de la Torre, 1898, pp. 193-200</i>			

Doce años más tarde, en 1910, el número de redes y kilómetros en explotación con tracción animal se había reducido de forma considerable, gracias a la progresiva implantación de los tranvías eléctricos, pero este sistema todavía era profusamente utilizado por dieciocho empresas tranviarias de Alicante, Badajoz, Mallorca, Alaró (Mallorca), Sanlúcar de Barrameda, La Coruña, Motril, Irún, Oviedo, Santander, Tortosa, Valencia, Villanueva de Castellón (Valencia), Valladolid, Bilbao y Pedernales (Vizcaya), que en conjunto contaban con un total de 436 bestias de tiro con las que explotaban una longitud de líneas de 95,085 kilómetros.²³⁶

Tabla 4. Número de animales de tiro en servicio en los tranvías españoles en 1911

Empresa	Caballerías	Carruajes	Media
Cía. Gral. de Tranvías y FFCC. Vecinales de España (Alicante)	80	19	4,21
Tranvía Urbano de Alicante	48	31	1,54
Tranvía Urbano de Badajoz	17	8	2,12
Sociedad Mallorquina de Tranvías	50	12	4,16
Tranvía de Consell a Alaró	6	2	3,00
Tranvía de Sanlúcar de Barrameda	3	2	1,50
Compañía de Tranvías de La Coruña	52	14	3,71
Tranvía de Motril al Varadero	5	2	2,50
Tranvía de Irún a Fuenterrabía	12	4	3,00
Tranvías de Oviedo	3	2	1,50
Compañía del Tranvía de Miranda (Santander)	17	6	2,83
Tranvía de Tortosa a Roquetas	9	3	3,00
Sdad. del Fc. del Grao de Valencia a Turís (Valencia)	15	4	3,75
Tranvía de Villanueva de Castellón a Puebla Larga (Valencia)	10	6	1,66
Tranvía de Valencia al Cementerio	25	10	2,50
Tranvías de Valladolid	54	16	2,27
Tranvía Urbano de Bilbao	12	6	2,00
Tranvía de Pedernales a Bermeo	16	9	1,77

Fuente: *Anuario de Ferrocarriles de E de la Torre*, 1911, pp. 237-261

Muchas de estas redes se encontraban en 1910 inmersas en ambiciosos proyectos de sustitución del motor de sangre por modernos tranvías eléctricos. Sin embargo, en algunos casos, este proceso se ralentizó de forma extraordinaria. Alicante no inició la electrificación de su red urbana hasta 1924,²³⁷ mientras que los últimos tranvías de caballos de Valencia no abandonaron el servicio en la línea del Cementerio hasta el

²³⁶ E. de la Torre, *Anuario de Ferrocarriles de 1911*, pp. 237-261.

²³⁷ Alberte Martín López, «Tramways Électriques d'Alicante, la tardía electrificación a cargo del capital belga», pp. 91-106.

año 1926, con lo que se cerraba una larga etapa de tracción animal iniciada en la capital levantina en el año 1876.²³⁸ Caso especialmente llamativo es el de Marmolejo, pequeña población balnearia de la provincia de Jaén, que inauguró su línea de tranvías con tracción animal en la tardía fecha de 1916.²³⁹ Otras redes como las de Badajoz o Tarragona no llegaron a conocer otro sistema de tracción para sus tranvías que el proporcionado por las bestias de tiro.²⁴⁰



Imagen nº 13: Tranvías con motor de sangre de Badajoz. Los tranvías de la capital extremeña no llegaron a conocer la tracción mecánica. Archivo del Museo del Ferrocarril de Gijón.

3.4.2. El motor de sangre en los tranvías de San Sebastián

El periodo de explotación de los tranvías de San Sebastián con motor de sangre fue relativamente breve en comparación con otras redes contemporáneas, ya que este sistema solamente se empleó durante poco más de diez años. En este plazo temporal, la red tranviaria de la capital guipuzcoana se limitaba a una larga línea de carácter interurbano que, con un recorrido de Oeste a Este, unía el donostiarra barrio de Venta-Berri, con el centro histórico de la población, el puerto de Pasajes y la villa de Rentaría. Además, contaba con un pequeño ramal que enlazaba la Alameda con la estación de ferrocarriles de la Compañía del Norte. Todo ello suponía una longitud total de 10.978 metros en vía única y ancho métrico, que había sido establecida en su mayor parte por calles y carreteras aunque, para superar el alto de Herrera, el trazado abandonaba la carretera general mediante una variante en explanación propia de 2.101 metros de longitud y que contaba con un pequeño túnel de 110 metros, con el

²³⁸ Antonio Doménech Carbó, *Los tranvías de Valencia, Transporte y estructura urbana, 1876-1970*, pp. 49-68

²³⁹ Padilla Cerón, Andrés, en *Ferrocarriles y Tranvías en Linares*, «La Carolina y La Loma», pp. 289-292.

²⁴⁰ Albert González Masip, *El tramvía de Tarragona*, pp. 32-45.

que el tranvía superaba con facilidad la pequeña divisoria de aguas entre las cuencas de los ríos Urumea y Oyarzun existente en este punto.

Debido al carácter turístico de la ciudad, el tráfico se incrementaba de forma considerable en la temporada estival y, de hecho, el número de viajeros transportados en los cuatro meses de verano superaba a los que utilizaban el tranvía durante el resto del año. Esta situación condicionaba notablemente la explotación y las necesidades del servicio de tracción.

Tabla 5. Viajeros/kilómetro transportados por la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-1897 (en miles)

Mes	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897
Enero		29	67	88	84	108	89	85	94	98	102
Febrero		26	66	85	97	96	90	86	80	96	93
Marzo		34	83	101	120	96	111	110	112	104	110
Abril		34	75	133	129	110	121	112	114	112	118
Mayo		52	88	156	140	120	136	142	125	113	121
Junio		63	119	180	139	153	145	152	156	161	151
Julio	40	124	170	295	253	221	228	253	233	215	199
Agosto	100	199	299	523	480	400	411	380	373	402	376
Septiembre	64	161	214	365	345	292	273	313	317	318	298
Octubre	31	87	106	194	154	131	137	146	155	157	143
Noviembre	34	91	83	130	101	103	98	114	121	135	-
Diciembre	26	79	73	126	111	104	107	111	116	120	-
Total	295	979	1443	2381	2160	1940	1951	2009	2011	2031	1711

Fuente: *Memorias de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-1897*

El motor de sangre se mantuvo en servicio en San Sebastián hasta 1897, año en que se procedió a la total electrificación del sistema. El 22 de agosto las caballerías fueron reemplazadas por los nuevos tranvías eléctricos en la sección comprendida entre las cocheras de Ategorrieta y Rentaría, mientras que el 22 de octubre las bestias de tiro se retiraron del resto de la red.

3.4.3. El parque motor de la Compañía del Tranvía de San Sebastián entre 1887 y 1897

El primer grupo de caballerías adquirido por la Compañía del Tranvía de San Sebastián con el propósito de iniciar el servicio de tracción de sus tranvías en el verano de 1887, fue suministrado por el tratante de ganados Agustín Arrieta y estaba compuesto por un total de 21 mulas y 12 caballos, cuyo coste ascendió a 21.611 pesetas.²⁴¹ Este parque inicial sufrió todos los años importantes oscilaciones, ya que se incrementaba considerablemente de cara al servicio estival para reducirse con la llegada del invierno. El máximo de cabezas estabuladas en las cuadras de la empresa, situadas en el barrio de Ategorrieta, junto a las cocheras, se registró en el verano de 1891, con un total de 111 animales.

²⁴¹ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1887*, p. 9.

Tabla 6. Evolución del parque de tracción de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1887-1897)		
Año	Agosto	Diciembre
1887	32	27
1888	69	50
1889	98	68
1890	105	80
1891	111	58
1892	85	58
1893	83	64
1894	90	60
1895	90	58
1896	92	59
1897	57	-

Fuente: Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo de la Compañía del Tranvía de San Sebastián

Por lo general, la Compañía del Tranvía de San Sebastián adquirió las caballerías a Agustín Arrieta, un tratante local de ganados. Además, también era común que aceptara ofertas de particulares, como quedó reflejado en los libros de actas del Consejo de Administración. De este modo, el 28 de enero de 1889 se adquirió por 300 pesetas un caballo propiedad del pasaitarra José Fernández y unos meses más tarde, el 3 de abril, se realizaba una operación similar y al mismo precio, con el capitán del cuerpo de carabineros José Arias, previo periodo de pruebas de quince días.²⁴²



Imagen nº 14: Tranvía en tiro simple de caballo fotografiado en las cocheras de Ategorrieta. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

²⁴² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 293 y 346.

Otra fórmula que permitía incrementar el parque motor consistía en autorizar la estabulación de caballerías de propiedad particular en las cuadras de la empresa. En este caso, los gastos de mantenimiento del animal corrían a cargo del propietario y éste podía ser utilizado por la Compañía del Tranvía en su servicio, siempre que se encontrara disponible. Los libros de actas de la empresa constatan que el 30 de octubre de 1889 se firmó un convenio en este sentido con el accionista José Antonio Bernad referente a tres caballos de su propiedad.²⁴³ Este mismo empresario procedió a alquilar, en el invierno de 1891 a 1892, tres caballerías para su empleo en las tardes de los días festivos con buen tiempo, a razón de 3,50 pesetas y una ración de pienso para cada una de ellas.²⁴⁴

La compra de caballos para reforzar el servicio durante el verano no debió ofrecer buenos resultados económicos, ya que su posterior venta una vez finalizada la temporada estival se saldaba con importantes depreciaciones. Por ello, y tras los buenos resultados que ofreció el alquiler de los caballos de José Antonio Bernad, en 1892 se decidió utilizar esta fórmula a gran escala.²⁴⁵

En realidad, el alquiler del denominado «servicio de arrastre» era práctica habitual en numerosas empresas y de hecho, en algunas de ellas suponía el 100% del parque de tracción. Este fue el caso, por ejemplo, del periodo en que el *Tranvía de Bilbao a Durango y Arratia* empleó el motor de sangre o el de la *Sociedad Valenciana de Tranvías*, que recurría a los servicios de la empresa *Pascual Carles y Cía*.

En el caso concreto de la capital guipuzcoana, el 27 de abril de 1892 la Compañía del Tranvía firmó un convenio con un tratante de ganados, el vallisoletano Pedro Mazariegos, quien también fue suministrador habitual de los tranvías urbanos de Bilbao,²⁴⁶ en virtud a las siguientes bases:

1ª.- El Sr. D. Pedro Mazariegos alquilará a la Compañía del Tranvía de San Sebastián el número de caballerías necesarias para el servicio de verano, consistente en ganado mular y caballo, mitad por mitad.

2ª.- El Sr. Mazariegos entregará a la compañía las caballerías en las tres épocas siguientes: 15 de junio, 1º de julio y 15 de julio, determinándose por la Compañía con quince días de antelación el número de cabezas de ganado de que ha de constar cada entrega de las tres arriba citadas.

3ª La Compañía del Tranvía devolverá al Sr. Mazariegos una parte de las caballerías el 20 de septiembre y el resto en la 1ª quincena de Octubre.

4ª El precio del alquiler por cabeza de ganado será de 200 pesetas que se harán efectivas al Sr. Mazariegos a la terminación de la temporada, sin más gastos, siendo de cuenta de dicho Sr. Mazariegos los portes, es decir, que la Compañía hará la recepción y entrega en la estación de ferrocarril de esta ciudad.

5ª Para la entrega se tendrá presente que el ganado debe hallarse en buen estado de conservación, tanto de carnes como de sanidad, pero el Sr. Mazariegos no podrá reclamar indemnización alguna a la Compañía por los defectos no sustanciales que las caballerías tengan al ser devueltas.

²⁴³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 397.

²⁴⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3, p. 33.

²⁴⁵ Juanjo Olaizola Elordi, *El Tranvía eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia*, pp. 175-176 e Inmaculada Aguilar Civera, *Valencia tranvía 1874-2004*, p. 47.

²⁴⁶ Begonia Cava Mesa, *Historia del tranvía urbano en la villa de Bilbao*, pp. 52-53.

6ª.- La Compañía abonará al Sr. Mazariegos el importe de las caballerías muertas o de las que queden inútiles por efecto del trabajo, por descuido u otros motivos, y

7ª La Compañía cuidará de las caballerías alquiladas con el mayor esmero, haciendo que en tiempo de lluvia se les provea de caparazones, que tengan buenas camas tanto de día como de noche, que el pienso que se les dé se componga de 8 kilogramos de grano (3 ½ de cebada, 3 ½ de avena y 1 de habas) y 8 kilogramos de paja.

Base adicional: Las caballerías alquiladas no podrán prestar servicio después de las 10 de la noche.²⁴⁷

Como consecuencia de este convenio, la Compañía del Tranvía recibió dieciséis caballerías el 15 de junio, pero tres de ellas resultaron inútiles para el servicio. Sin embargo, la temporada turística del verano de 1892 fue muy irregular, por lo que la empresa no solicitó nuevas entregas hasta el 1 de agosto, fecha en que se recibieron otros seis animales de tiro. A partir del 20 de septiembre, todos ellos fueron devueltos a su propietario.²⁴⁸

Aunque a nivel económico el alquiler realizado a Pedro Mazariegos fue beneficioso para la Compañía del Tranvía, las relaciones entre ambas partes fueron complejas ya que la empresa no estaba conforme con la calidad de los animales ofertados, mientras que el suministrador esperaba poder alquilar más bestias de tiro que las que finalmente le fueron solicitadas.

Durante el siguiente invierno, la Compañía del Tranvía de San Sebastián volvió a recurrir al alquiler de caballerías para los refuerzos necesarios en los días festivos de buen tiempo, pero en esta ocasión contrató el servicio con un transportista local, José León Lasarte, por un precio de seis pesetas por cabeza y día.²⁴⁹

Para el refuerzo del servicio en el verano de 1893, la Compañía del Tranvía volvió a dirigirse a su tradicional suministrador, Agustín Arrieta, con quién firmó el 17 de mayo un convenio que regulaba las siguientes entregas.

- 1 de junio, seis caballerías
- 24 de junio, otras seis caballerías
- 1 de julio, once caballerías.²⁵⁰

En el mismo convenio, Agustín Arrieta quedaba obligado a adquirir todas las caballerías sobrantes al finalizar la temporada estival. Ante el buen resultado de esta fórmula, en 1894 se estableció un nuevo contrato de refuerzo con Agustín Arrieta, en el que se especificaba la necesidad de doce mulas para tiro doble y ocho yeguas para el servicio en las calles de la ciudad. Sin embargo, en 1895 se volvió a la fórmula del alquiler con Pedro Mazariegos, aunque en esta ocasión en base a un nuevo convenio en el que se especificaban con mayor claridad sus términos, con el fin de evitar las discrepancias surgidas en 1892:

1ª.- Don Pedro Mazariegos alquilará a la Compañía del Tranvía de San Sebastián 30 caballerías, para el servicio de verano, consistentes en 12 mulas y 18 yeguas.

²⁴⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3, pp. 92-93.

²⁴⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3 pp. 111-124 y 138.

²⁴⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3, p. 141.

²⁵⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 4, p. 22.

2º.- Las expresadas caballerías deberán reunir las condiciones necesarias para arrastrar los coches de servicio, y al efecto serán enganchadas de prueba, en virtud de cuyo resultado serán o no admitidas.

3ª.- Para los efectos de la cláusula 8ª, el precio que como valoración se asigne a cada caballería no podrá exceder del siguiente: cada mula de 600 a 700 pesetas, cada yegua de 800 a 900 pesetas, haciéndose la valoración de común acuerdo entre ambas partes contratantes, representando a la Compañía del Tranvía el veterinario de la misma.

4ª.- El Señor Mazariegos hará la entrega a la Compañía de las referidas treinta caballerías en la forma siguiente: diez el 20 de junio, diez el 1º de julio y las diez restantes el 10 de julio.

5ª.- La Compañía del Tranvía devolverá al Sr. Mazariegos todas las caballerías para el día 1 de octubre.

6ª.- El precio de alquiler será por cada caballería de 200 a 300 pesetas, que el Sr. Mazariegos percibirá a su comodidad desde el día que haga la entrega. Los gastos de conducción y demás que originen las caballerías alquiladas serán de cuenta exclusiva del Sr. Mazariegos, quién deberá hacer la entrega en la Estación del ferrocarril de esta ciudad o en las cuadras del tranvía.

7ª.- La Compañía del Tranvía hará la devolución con arreglo a la base 5ª debiendo el Sr. Mazariegos admitir todas las caballerías que se hallen útiles para el trabajo, no siendo obstáculo las heridas, rozaduras, cojeras o demás señales que las caballerías tengan en el momento de la devolución.

8ª.- La Compañía abonará al Sr. Mazariegos el importe con arreglo a la valoración que determina la base 3ª de las caballerías que hayan muerto o de aquellas que queden imposibilitadas para el trabajo.

9ª.- Las caballerías alquiladas serán atendidas con el mismo esmero que las que de su propiedad tiene la Compañía, es decir que la ración de piensos, el servicio que prestan y demás cuidados que requieran, serán los mismos tanto para los alquilados como para los de propiedad de la Compañía.

10ª.- La Compañía se reserva la facultad de poder alquilar en casos extraordinarios a persona que crea conveniente.²⁵¹

Del conjunto de animales ofrecidos por Pedro Mazariegos, únicamente se rechazó, el 3 de julio de 1895, la mula *Turca*, ya que «tenía adquirido el vicio de cocear».²⁵²

En el verano de 1896 se realizó el último refuerzo del parque de tracción mediante alquiler, para lo que nuevamente se recurrió a los servicios de Agustín Arrieta, gracias a un convenio firmado el 6 de mayo, similar al establecido el año anterior con Pedro de Mazariegos. La principal diferencia era la elevación de los tipos de alquiler, en este caso a 250 pesetas por mula y 350 por caballo, y la valoración de los animales, a 550 y 800 pesetas respectivamente.²⁵³ En 1897, ante la inminencia de la puesta en marcha de los nuevos tranvías eléctricos, apenas se reforzó el parque motor.

Junto a la compra de caballerías a tratantes de animales y el alquiler de bestias de tiro, la Compañía del Tranvía de San Sebastián también empleó como fórmula de ampliación de su parque motor la adquisición de ganado en subastas y ferias. Los libros de actas de la empresa dejan constancia de la compra de seis caballos, por

²⁵¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 5, pp. 95-96.

²⁵² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 5, p. 116.

²⁵³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 6, pp. 82-83.

valor de 626 pesetas, en un viaje efectuado por el jefe de cuadras a una subasta realizada en Pamplona el 16 de marzo de 1889. Sin embargo, el resultado de la transacción no fue muy satisfactorio, ya que tres de ellas fueron vendidas poco después, por un precio de 300 pesetas, al resultar «inútiles para el servicio».²⁵⁴



Imagen nº 15: Tranvía en tiro doble a su paso por la Plaza Vieja y el Boulevard.
Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

También en 1889, un miembro del Consejo de Administración, Luis Calisalvo, acompañado por el jefe de cuadras, se dirigió a la Feria de Burgos donde, el 30 de junio, adquirieron doce caballerías por valor de 4.133,10 pesetas. Nuevamente, poco después de su compra se enajenaron dos de ellas por no resultar aptas para el servicio.²⁵⁵

Durante el invierno de 1891/92, la Compañía del Tranvía de San Sebastián sufrió una grave crisis de tracción, debido a la desproporcionada reducción del parque que habían realizado al finalizar la temporada estival, mientras que en el citado invierno fueron numerosos los días festivos en los que reinó el buen tiempo, con el consiguiente aumento de la demanda y del servicio. A este hecho se sumaron algunas deficiencias en el rodaje del material móvil, lo que incrementó su resistencia al arrastre y que, a su vez, implicó un mayor esfuerzo en las bestias de tiro y su rápido agotamiento. A pesar de que se aumentó la ración de pienso diaria, «a fin de mejorar el aspecto del ganado», en este periodo fallecieron seis animales, por lo que de forma urgente se acudió a la Feria de Tafalla con el propósito de adquirir un macho de seis años, por 475 pesetas, un caballo de cuatro años por 300 pesetas y una yegua de seis

²⁵⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, pp. 324 y 351.

²⁵⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, pp. 382 y 398.

años por 277,5 pesetas. El problema se solucionó definitivamente con la adquisición de seis mulas para el tiro en bolea y seis yeguas francesas para el servicio en población, en la Feria de Miranda, por un importe de 7.041,10 pesetas.²⁵⁶

Machos y mulas

Se denomina «macho» al fruto del cruce de un caballo y una burra, mientras que la «mula» es el resultado del cruce de una yegua y un burro. Debido a diferencias en el número de cromosomas entre los caballos y los burros, por lo general el resultado de su cruce, sea macho o mula, es estéril y, salvo algunos casos excepcionales no se pueden reproducir. El interés de este cruce se encuentra en que machos y mulas reúnen las dos principales virtudes de sus progenitores, es decir, la fuerza del caballo y la resistencia a la fatiga del burro. Machos y mulas tienen aspecto similar al burro en la forma de cabeza y orejas, mientras que su complexión es similar a la del caballo. Por lo general, el macho es más robusto que la mula.

Las empresas tranviarias no solían dedicarse a la cría de ganado, ya que para el servicio se precisaban animales en edad madura y, además, una yegua preñada no resultaba productiva. Por ello era un acontecimiento excepcional el nacimiento de un potro y, de hecho, el único caso documentado en la Compañía del Tranvía de San Sebastián es el registrado en el verano de 1889. La cría fue vendida de inmediato por un precio de 80 pesetas.²⁵⁷

Todos los años, una vez finalizada la temporada estival, la Compañía del Tranvía de San Sebastián procedía a enajenar los animales de tiro excedentes para el servicio de invierno, ya que resultaba menos gravosa la pérdida económica que pudiera representar la venta de los equinos, que su estabulación y correspondiente mantenimiento y alimentación durante siete u ocho meses.

La primera enajenación de la que se tiene constancia se produjo tan sólo dos días después de inaugurada la línea, ya que el Consejo de Administración de la empresa decidió, en su sesión del 20 de julio, la baja de una de las mulas «que resulta torpe para el servicio». Finalizada la temporada de verano, se vendieron otros cuatro animales.²⁵⁸

En mayo de 1888, se registró la enajenación de seis mulas, consideradas inútiles para el servicio, de las que cinco fueron vendidas al proveedor habitual de la Compañía, Agustín Arrieta, por 3.125 pesetas, mientras que la otra fue adquirida por Ignacio Ostolaza por 625 pesetas.²⁵⁹

Finalizada la temporada de verano de 1889 se registraron las ventas de los caballos *Receloso* y *Federal*, el primero a Pedro Marín, por valor de 350 pesetas y el segundo a Francisco Olivan, por importe de 385 pesetas.²⁶⁰

Un año más tarde, el acta del Consejo de Administración de la sesión celebrada el 5 de marzo de 1890 registraba un informe del veterinario de la Compañía, José

²⁵⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 3, pp. 55, 66 y 71.

²⁵⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, p. 398.

²⁵⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, p. 28.

²⁵⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, p. 171.

²⁶⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 2, p. 34.

Rodríguez, en la que realizaba diversas propuestas para la enajenación de algunos animales. En este documento, el facultativo señalaba que el caballo *Generoso*, resultaba inservible para el trabajo, mientras que los caballos *Árabe*, *Elegante* y *Mosqueado* estaban cojos...

... y aun cuando se restablezcan de sus cojeras, resulta que para ocho días que prestan servicio, recaen, quedando 4 ó 6 días enfermos, repitiéndose estas intermitencias. El caballo *Árabe* podría venderse a muy buen precio por su finura de pelo y ser propio para entroncar en un carruaje, y que los dos caballos antes citados serían muy útiles para un camión en el que por ir al paso, no se resentirían de las cojeras que actualmente sufren.²⁶¹

Elegante fue adquirido por la empresa de transportes por carretera *La Navarra*, el 23 de abril de 1890, por un importe de 590 pesetas, mientras que el resto de los animales fueron adquiridos por Agustín Arrieta por un total de 875 pesetas el 30 de abril del mismo año.²⁶²

La única transacción con otra empresa tranviaria de la que hay constancia documental fue la venta, el 24 de febrero de 1892, de cinco caballerías al Tranvía Urbano de Bilbao. Sin embargo, el acta de la sesión del Consejo de Administración de la empresa reconocía cierta falta de honradez con sus colegas y convecinos, ya que dos de ellas eran, al parecer, defectuosas.

Es natural que en sus enajenaciones, la Compañía del Tranvía de San Sebastián intentara desprenderse del ganado menos productivo. En este sentido, un caso singular fue el de la yegua *Española*, de la que en sesión del 13 de abril de 1892 se tomó la decisión de enajenarla, para «evitar espectáculos desagradables».²⁶³ Sin embargo, debido a su notable esfuerzo de tracción, se mantuvo en servicio y no fue hasta el 2 de agosto de 1893 cuando se decidió su definitiva venta, actuación que quedó justificada por el hecho de que estaba «acostumbrada a dar frecuentes espectáculos, llegando a ocasionar lesiones a un viajero». Finalmente fue adquirida por Agustín Arrieta por un importe de 250 pesetas.²⁶⁴

En 1894 se registraron tres nuevas enajenaciones de animales conflictivos. El 8 de agosto el Consejo de Administración determinó la venta de las caballerías *Arabian* y *Cubana*, por «negarse varias veces a tirar de los coches, causando trastornos en el servicio», mientras que el 16 del mismo mes decidió prescindir de uno de los animales adquiridos para el refuerzo de la temporada estival, al cocear un coche al que le produjo serias averías en la carrocería.²⁶⁵

En septiembre del mismo año, el jefe de cuadras dio cuenta de que la yegua *Jerezana* había destrozado el frontal de un tranvía al propinarle una violenta coz, motivo por el que solicitaba que «se tenga en cuenta este defecto que también comparte la mula *Sevillana*, cuando llegue el momento de vender ganado».²⁶⁶

El 26 de enero de 1896 se registró una nueva propuesta de venta, en este caso el de la mula *Valenciana*, por los «repetidos espectáculos por su costumbre de cocear» y fue enajenada, por un importe de 250 pesetas a Agustín Arrieta, en abril de 1896.²⁶⁷ Un año más tarde, el 6 de septiembre de 1897, cuando el motor de sangre vivía sus últimos días en las calles de San Sebastián, se decidió vender la mula *Rusa*,

²⁶¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 2, p. 108.

²⁶² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 2, pp. 140 y 144.

²⁶³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 3, pp. 69-89.

²⁶⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 4, pp. 50-53.

²⁶⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 5, pp. 15-17.

²⁶⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 5, p. 26.

²⁶⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 6, pp. 27 y 58.

operación que también justificaba el Consejo en el hecho de poder deshacerse de un animal que había adquirido el «vicio de cocear».²⁶⁸

Una vez en servicio los nuevos tranvías eléctricos, la Compañía del Tranvía decidió desprenderse de todas sus caballerías, por lo que el 6 de octubre de 1897, se procedió a la tasación de las 54 cabezas que todavía ocupaban sus cuadras de Ategorrieta, por un valor total de 20.100 pesetas. La mayor parte fueron poco a poco vendidas a particulares, hasta que el 13 de diciembre Agustín Arrieta adquirió las diecinueve caballerías que aún permanecían en los establos de la empresa por un precio de 6.500 pesetas.²⁶⁹

Además de las enajenaciones antes citadas, el parque motor de la Compañía del Tranvía de San Sebastián registró importantes mermas debido a las muertes, en las más variadas circunstancias, de diversas caballerías. La primera de la que se tiene noticia se registró el 12 de septiembre de 1887, cuando apenas hacía tres meses que se había iniciado el servicio.²⁷⁰ A finales de ese mismo año, se habían producido dos nuevos fallecimientos.²⁷¹

En el año 1888 se registraron cuatro nuevas defunciones. En primer lugar, el 23 de septiembre, el caballo *Impaciente*, murió por asfixia. Un día más tarde le llegaba su última hora a *Portugués*, en este caso por pulmonía. Dos meses más tarde el 27 de noviembre caía en servicio una mula, motivo por el que se sancionó al mayoral Gorospe con dos días de haber, «a fin de que le sirva de correctivo» a pesar de que las actas del Consejo de Administración reconocían que la muerte había sido totalmente involuntaria. Por último, el 19 de diciembre sucumbía la yegua *Castaña* de la enfermedad Esófago-Laringitis.²⁷²

En el año 1889, se dio la excepcional circunstancia de no registrarse ningún fallecimiento en todo el ejercicio. La Memoria anual de la empresa reflejaba con orgullo este hecho en los siguientes términos: «No ha ocurrido baja ninguna por muerte, circunstancia muy digna de tenerse en cuenta en atención no solo al número de caballerías existentes, sino también por lo continuado del servicio en el apogeo del verano».²⁷³ Un año más tarde, la tasa de mortandad también fue pequeña, ya que solamente se registró una baja.

El invierno de 1891 a 1892 fue especialmente duro para el parque de tracción de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. La primera baja se produjo el 14 de octubre, día en que se sacrificó la yegua *Perla*, al padecer una enfermedad incurable. Poco después, su triste suerte era seguida por la yegua *Martha* que falleció el 28 de diciembre, mientras que el caballo *Caldero* pasó a mejor vida el 4 de enero de 1892. En estos días también perdieron la vida otros dos animales sin identificar. Esta negra etapa se cerró el 18 de febrero de 1892 con la pérdida del caballo *Hugonote*, a causa de una irritación del canal intestinal.²⁷⁴

El 21 de agosto de 1893 se registraba una nueva muerte, la de la yegua *Castaña*, en este caso por asfixia. Se daba la circunstancia de que este animal había sido adquirido tan solo siete días antes del fatal acontecimiento a un particular, el contratista de obras

²⁶⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 7, p. 128.

²⁶⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 7, p. 171.

²⁷⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, p. 40.

²⁷¹ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1887*, p. 9.

²⁷² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, pp. 239, 260 y 275.

²⁷³ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1889*, p. 6.

²⁷⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 3, pp. 20, 50, 59 y 69.

Ascensio Imaz, por un importe de 350 pesetas. Ese mismo ejercicio falleció, el 25 de noviembre, el caballo *Castaño*, por enfermedad sin determinar.²⁷⁵

En el año 1894 se registraron tres nuevas muertes. El 16 de agosto le llegó su última hora al caballo *Fabricante*, que había ingresado en la Compañía el 9 de octubre de 1890. Poco después, el 21 del mismo mes, fallecía la yegua *Cecilia*, mientras que el 12 de octubre pasaba a mejor vida la yegua *Holandesa* a causa de un ataque de perlería. Este animal había sido adquirido el 4 de junio de 1890 por un importe de 550 pesetas.²⁷⁶

En el verano de 1895 se registraron dos nuevas pérdidas, la primera, la de la yegua *Carolina*, que falleció, tras sufrir un cólico, el 4 de septiembre. Este animal había sido adquirido el 18 de mayo de 1888, por lo que sirvió en la empresa un total de siete años y algo más de tres meses, cifra realmente elevada, ya que normalmente no se superaban los cuatro o cinco años de duro servicio. Pocos días después murió por asfixia una de las caballerías alquiladas durante ese verano a Pedro Mazariegos, en concreto la yegua *Canela*, por lo que se abonaron 700 pesetas a su propietario.²⁷⁷

En 1896 solamente hay constancia de una muerte, la del caballo *Brillante*, que fue sacrificado como consecuencia de las graves heridas que le provocó una cox propinada por una yegua en los establos.²⁷⁸

El último año de servicio con motor de sangre fue especialmente dramático para las cuadras de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Durante el mismo, los animales fueron sometidos a un duro esfuerzo ya que el parque motor se había reducido al máximo ante la inminencia de la puesta en servicio de la electrificación, inicialmente prevista para el 15 de junio, antes por tanto del inicio de la nueva temporada estival. Así, el 19 de enero se registraba la muerte de la yegua *Dinorah*, mientras que una semana más tarde, el 25 de enero, el asma terminaba con la vida del caballo *Dromedario*. El 9 de marzo, un cólico condujo a la tumba al caballo *Reinaldo*, mientras que el 24 y el 29 de septiembre abandonaban este mundo la mula *China* y la yegua *Lucía*.²⁷⁹

Cabe destacar en este capítulo que la mayor parte de las muertes de caballerías se concentraban en los meses de verano e invierno, debido principalmente al duro e intenso servicio que debían prestar en la temporada estival y a las enfermedades que contraía el ganado en invierno como consecuencia del frío y húmedo invierno donostiarra. La mayor incidencia se daba en septiembre, mes en el que hay registrados un total de nueve fallecimientos, seguido de diciembre con seis. Asimismo se puede constatar que fue precisamente el último año de utilización del motor de sangre el que experimentó la cifra más elevada de fallecimientos, lo que se puede explicar en el hecho de que ante la previsible puesta en marcha de la electrificación antes del inicio de la campaña de verano, no se tomaron las medidas oportunas de refuerzo de un parque de caballerizas que se encontraba envejecido y sobrexplotado. Sin embargo, los tranvías eléctricos no pudieron entrar en servicio de forma completa hasta bien avanzado el otoño, lo que supuso un esfuerzo añadido a las agotadas caballerías.

En la documentación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián existe constancia de un total de 27 muertes en los diez años de explotación con tracción animal de los tranvías de San Sebastián, aunque es posible que se dieran más casos de los que no ha quedado referencia.

²⁷⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 4, p. 84.

²⁷⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 5, pp. 19 y 34.

²⁷⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 5, p. 138.

²⁷⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 6, p. 94.

²⁷⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 7, pp. 3, 10, 35 y 127.

Tabla 7. Fallecimientos registrados en los libros de actas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1887-1897)

Año	Mes	Nº de fallecimientos
1887	Septiembre	1
	Diciembre	2
1888	Septiembre	2
	Noviembre	1
	Diciembre	1
1890	Diciembre	1
1891	Octubre	1
	Diciembre	2
1892	Enero	2
	Febrero	1
1893	Agosto	1
	Noviembre	1
1894	Agosto	2
	Octubre	1
1895	Septiembre	2
1896	Julio	1
1897	Enero	2
	Marzo	1
	Septiembre	2
Total		27

Fuente: Memorias y libros de actas del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1887-1897)

3.4.4. La tracción

Al iniciarse la explotación de los tranvías de San Sebastián, se establecieron troncos, es decir, parejas de mulas o caballos que se colocaban en paralelo delante del vehículo. Sin embargo, pronto se pudo comprobar que, debido al ancho de vía de un metro, esta disposición implicaba que los animales apoyasen sus herraduras sobre los carriles, hecho que provocaba frecuentes resbalones y caídas, sobre todo en los arranques, lo que a su vez tenía como consecuencia numerosas cojeras, rozaduras y coronamientos.

En vista de este grave inconveniente, el 10 de octubre de 1887 el Consejo de Administración decidió ensayar la tracción con una sola caballería en los tramos urbanos en los que el perfil de la vía era favorable a esta práctica, ya que apenas había rampas o pendientes y ante los buenos resultados de la experiencia optó por implantar esta práctica a partir del 9 de enero de 1888.²⁸⁰ La decisión de utilizar caballos en el recorrido urbano se justificaba además en el porte más elegante de estos animales, frente a la tosquedad de las mulas, algo que se consideraba muy

²⁸⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, pp. 49 y 76.

importante en una ciudad cuya principal fuente de recursos era, en aquella época, el turismo de elite.



Imagen nº 16: La Compañía del Tranvía reservó el tiro simple con caballos al trayecto comprendido entre el Antiguo y Ategorrieta. Archivo Fototeka Kutxa.

En el resto de la línea, desde Ategorrieta hasta Rentería, se utilizaron preferentemente las mulas en tiro doble en bolea, es decir, una delante de otra, a fin de poder superar con facilidad las fuertes pendientes de los altos de Herrera, Ancho y Capuchinos. El cambio de tracción se realizaba al paso por las cocheras de Ategorrieta.

Inicialmente, la sujeción de los tiros era rígida, lo que provocaba mayores esfuerzos en los animales y reacciones violentas en el material móvil durante el arranque. A partir de 1890, los *Ateliers de Construction de Malines* suministraron un nuevo sistema de tiro elástico con el que se mitigó notablemente este problema.

Otro aspecto singular era el relativo a los arneses, materia que exigía disponer de un taller de guarnecería especializado en su fabricación y reparación. La Compañía del Tranvía de San Sebastián adquirió gran destreza en este campo y existe constancia de la solicitud de dos arneses por parte de los Tranvías de Zaragoza para su ensayo y posterior reproducción.²⁸¹

Con el fin de aprovechar al máximo la capacidad de tracción de sus bestias de tiro, la Compañía del Tranvía de San Sebastián decidió ensayar, el 24 de julio de 1895, la circulación de coches dobles, es decir, composiciones de dos unidades remolcadas por un tiro de dos mulas en bolea, en algunos servicios de carácter urbano. La experiencia debió resultar positiva, ya que hay constancia de su posterior utilización en el servicio regular.²⁸²

²⁸¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 3, p. 82.

²⁸² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 5, p. 125.

3.4.5. Las razas

Un aspecto fundamental a la hora de adquirir el parque motor era el relativo a las diversas razas de equinos disponibles, ya que no todas se adaptaban del mismo modo a la tracción tranviaria.

La Compañía del Tranvía de San Sebastián estudió la experiencia que al respecto habían acumulado las principales empresas tranviarias europeas y pudo constatar que las razas mejor adaptadas a las peculiaridades del servicio de tracción de los tranvías eran las ardenesas y danesas, ya que se mostraban muy resistentes, mientras que su trote ligero resultaba muy apropiado para ofrecer una buena regularidad en la marcha. Por ello, estas variedades resultaban las más adecuadas siempre que los gastos de transporte no produjeran un considerable incremento de su precio final. De hecho, en los países meridionales, su coste resultaba excesivo y en ellos se optaba preferentemente por los caballos húngaros.

San Sebastián se encontraba alejada de los lugares de origen de las razas ardenesas, danesas y húngaras por lo que, tras desechar los caballos españoles que, al parecer, no se adaptaban correctamente a las características del tiro de los tranvías, ya que los pocos animales de esta raza que se emplearon en la Compañía del Tranvía no llegaron a prestar más de seis meses de servicio, se optó por seguir la experiencia de las redes tranviarias de Francia. En consecuencia, adquirió preferentemente caballos o yeguas normandas, mientras que para el tiro en doble bolea escogió mulas pirenaicas o caballerías más endebles.²⁸³

Tabla 8. Razas, edades y años de servicio de las caballerías utilizadas en los principales tranvías europeos

Ciudad	Razas	Limite edad	Años de Servicio
Aix-La Chapelle	Ardeneses	5 a 8	5
Ámsterdam	Ardeneses	5 a 7	5
Amberes	Ardeneses		6
Breslau	Daneses	5 a 7	4 ½
Bruselas	Razas de Bélgica	5 a 12	5
Kassel	Belgas, daneses y otros	6 a 12	6
Colonia	Ardeneses	5 a 9	5 ½
Copenhague	Jutlandeses	7 a 11	
Francfort	Ardeneses y daneses	5 a 8	
Hamburgo	Daneses	5 a 8	
Hannover	Daneses	5 a 8	5
Heigdelberg	Ardeneses	4 ½ a 7	
Ingolstadt	Belgas y bávaros	5	
Kognisberg	Daneses	6 a 8	
Oslo	Noruegos	6 a 7	6 ½
Berlín	Belgas y daneses	5 a 8	7
Danzig	Daneses y prusianos		8

²⁸³ Blas de Escoriaza, Blas, *Apuntes sobre la tracción animal*, junio de 1893, p. 4.

Milán	Húngaros y franceses	5 a 7	4
Magdeburgo	Daneses	4 a 6	
Munich	Húngaros y normandos	5	6
Lille	Bretones y de Tarbes		
Reims	Bretones y normandos	6 a 10	4 ½
San Sebastián	Normandos, mulas de Florón y otros	5 a 10	2 ¾
Estrasburgo	Daneses	5 a 7	3
Viena	Húngaros	5 a 9	5
Zurich	Ardeneses	5 a 8	
Fuente: Blas de Escoriaza. <i>Apuntes sobre la tracción animal</i> , documento manuscrito, junio de 1893			

3.4.6. La edad

Otro aspecto de importancia a la hora de adquirir animales de tiro era su edad. La mayor parte de las empresas tranviarias consideraban que sus límites debían fijarse entre los cinco y ocho años. No resultaba recomendable adquirir caballos menores de cinco años, aunque hay constancia de que la Compañía del Tranvía lo hizo en alguna ocasión, salvo que se les sometiera en un principio a un trabajo moderado. Asimismo era conveniente no adquirir caballos de más de nueve años de edad...

...no solo por que su duración es más corta, sino también porque en general, los caballos de más edad bien conservados, no son útiles a no ser que hayan trabajado poco hasta entonces ya que estos animales no se hallan en estado de resistir el trabajo considerable al que están sometidos en las empresas de tranvías.²⁸⁴

Debido a la dureza del trabajo al que se veían sometidos, los animales de tiro no permanecían mucho tiempo al servicio de las empresas tranviarias y, por lo general, no superaban los cinco años. Transcurrido este periodo, era preferible su enajenación a un precio razonable. En San Sebastián, en el año 1893 solamente se mantenían en servicio cuatro caballerías del grupo adquirido en 1887 con motivo de la inauguración del tranvía y la media de tiempo en servicio en la Compañía del Tranvía en el invierno de ese ejercicio era de 2,79 años. Sin embargo, hay constancia de que algunos caballos llegaron a cumplir más de siete años de leales servicios a la empresa.

Tabla 9. Edad de las caballerías del tranvía de San Sebastián en el invierno de 1893

Nº de caballerías	Año de adquisición
4	1887
4	1888
8	1889
14	1890
14	1891
13	1892
Fuente: Blas de Escoriaza. <i>Apuntes sobre la tracción animal</i> , junio de 1893	

²⁸⁴Blas de Escoriaza, *Apuntes sobre la tracción animal*, junio de 1893, p. 2.

3.4.7. El trabajo diario

La Compañía del Tranvía de San Sebastián estudió con detenimiento la experiencia de las principales redes de tranvías europeas, con el fin de obtener información sobre el trabajo diario al que eran sometidos los animales en estas empresas. Así, pudieron constatar que, aunque la práctica habitual oscilaba entre los veinte o veinticinco kilómetros diarios, algunas redes con trazados poco accidentados como Milán o Viena ampliaban la jornada hasta los treinta y cinco kilómetros. En un principio, en la capital guipuzcoana la jornada se estableció en unos dieciséis kilómetros y medio pero, a partir de 1893, la práctica habitual se incrementó a veintidós kilómetros diarios lo que, a una velocidad media de nueve kilómetros por hora, incluidos los tiempos de detención en las paradas y en los extremos de la línea, suponía una jornada de tres a cuatro horas de trabajo al diario. Este límite se superaba con frecuencia en las jornadas de gran demanda durante la temporada estival. Las caballerías disfrutaban, como mucho, de un descanso cada diez o doce días y éste se reducía a su mínima expresión en el verano.

En el cuadro adjunto se puede observar que durante el mes de agosto de 1892, la media de kilómetros realizados por las caballerías de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, incluidas las alquiladas a Pedro Mazariegos, fue de 17,5 kilómetros. Este trabajo no estaba repartido de forma equitativa entre las diversas bestias de tiro disponibles, ya que la yegua *Natalia* llegó a recorrer en diez jornadas un total de 248 kilómetros, lo que arroja una media de 24,8 kilómetros diarios, mientras que el kilometraje más reducido, sin tener en cuenta los equinos que en este periodo pasaron por enfermería o disfrutaron de algún descanso, correspondía al caballo *Alquilado*, con tan solo 124 kilómetros, lo que representaba una media de 12,4 kilómetros diarios. El record de kilometraje en un solo día lo ostentaba la yegua *Azpeitiarra*, con 31 kilómetros realizados el 10 de agosto de 1892.

El manejo de los tranvías y sus animales de tiro lo efectuaban los mayores, cuyo trabajo estaba regulado por un estricto reglamento. Cabe señalar que el personal de movimiento se dividía en dos categorías, el mayoral, responsable de la conducción del vehículo, y el conductor, el cual, a pesar de lo que su nombre puede dar a indicar, no se dedicaba al manejo del tranvía, sino a labores de jefe de tren e interventor.

3.4.8. La alimentación

La alimentación del parque de tracción de una compañía de tranvías impulsados por motor de sangre era un aspecto fundamental, al convertirse la partida de piensos y forrajes en una de las más importantes en el capítulo de los gastos de explotación. Para un recorrido diario de unos veinticinco kilómetros, se consideraba suficiente una ración de ocho kilogramos de grano, cuatro de heno y dos de paja «para mantener los caballos en buen estado y completamente aptos para el trabajo, cuando la alimentación está cuidadosamente vigilada». La Compañía del Tranvía de San Sebastián reconocía que el maíz resultaba ser el alimento más ventajoso, al contener más elementos nutritivos que la avena, lo que compensaba el hecho de resultar más «ardiente», es decir, de digestión más pesada. Sin embargo, debido a su elevado precio, este cereal no llegó a utilizarse como alimento de forma regular en las cuadras de Ategorrieta.²⁸⁵

En la Compañía del Tranvía de San Sebastián, al igual que en la mayor parte de las empresas tranviarias españolas, el principal alimento de las caballerías lo constituía la avena. Aunque en muchas de ellas se suministraba al ganado sin preparación alguna, la experiencia había demostrado que era mejor proceder, veinticuatro horas antes de su suministro, a un ligero aplastamiento del grano, ya que facilitaba la posterior digestión y asimilación. La ración diaria era habitualmente de ocho kilogramos por caballería y día.

²⁸⁵ Blas de Escoriaza, *Apuntes sobre la tracción animal, junio de 1893*, p. 3.

El suministro de avena se complementaba con unos cinco o seis kilogramos diarios de heno, siendo preferible, para facilitar la digestión, suministrarlo cortado y mezclado con la avena. Era también frecuente complementar la ración de los animales con paja cortada, ya que, a pesar de su escaso valor nutritivo, permitía aumentar a bajo precio el volumen de la ración al mismo tiempo que obligaba a los caballos a masticar más eficazmente la avena.

Cuando se producía una buena cosecha de guisantes y, por tanto, su precio en el mercado bajaba considerablemente, también se acostumbraba a utilizar este producto en la alimentación de los caballos. La principal ventaja de este alimento era su alto contenido en albúmina, pero debía suministrarse en pequeñas cantidades, ya que, al parecer, en caso contrario, los animales eran propensos a resfriarse. Por ello era aconsejable dar una ración máxima de un kilogramo de guisantes triturados y mezclados con avena.²⁸⁶

La ración habitual suministrada por la Compañía del Tranvía de San Sebastián a sus equinos estaba compuesta de cinco kilogramos y medio de cebada, dos kilogramos de avena y ocho de paja. En la temporada de verano o cuando se constataba cierta sobrecarga o debilidad en el ganado, era costumbre incrementar la ración de grano con un kilogramo adicional, como sucedió en el duro verano de 1891, en el que...

...en vista del estado de flojedad en que se halla el ganado y con el objeto de ver si recobra fuerzas estos días en que el trabajo es excesivo, de acuerdo con los Sres. Machimbarrena y Salaegui, dispuso en el día de ayer que se aumentase el pienso de las caballerías en ½ kilo de grano.²⁸⁷

La Compañía ensayó en el invierno de 1890 la sustitución de la paja por hierba fresca, pero el resultado fue negativo como consecuencia de la «falta de nutrición, debida a la no asimilación del grano dado en el pienso», por lo que se propuso «la suspensión de este procedimiento, empleándose el heno adquirido en las raciones de todos los caballos, dándose un kilo en sustitución de igual cantidad de paja».²⁸⁸

El suministro del pienso se realizaba en cinco repartos diarios y su distribución y proporción exacta era muy importante para la correcta alimentación del ganado. De hecho, en agosto de 1894, el secretario del Consejo de Administración de la Compañía, Blas de Escoriaza, denunciaba que el mal estado que en general presentaban las caballerías de la empresa se debía a la deficiente distribución de las raciones,

Nosotros atribuimos el mal estado del ganado y no puede ser otra la causa, pues la alimentación es en cantidad en el tranvía de San Sebastián tanta como la de cualquier otro tranvía extranjero y el recorrido medio de cada caballo (16 ½ kilómetros en julio) es bien inferior a los 20 kilómetros término medio en el extranjero.

Es pues indudable que el lastimoso estado de las caballerías proviene de la forma de repartir su ración diaria pues casi todos los días del año se ha venido sucediendo que los piensos de la noche son insuficientes, según repetidas veces ha solido manifestar el sereno de noche; y como el pienso se da bien pesado, resulta que la distribución de día es mayor que la correspondiente. Y esto sucede contra lo que dicta la razón natural, pues parece que mejor le convendría al ganado darle no solo lo correspondiente, sino algo más de noche, en que con el descanso ha de comer mejor, es más fácil la digestión y por tanto la asimilación de la sustancia nutritiva, que no de día, en que por el continuado servicio, la fatiga constante y otras razones varias, se dan frecuentes casos de que el caballo no tiene tiempo para comer su ración ni por tanto para hacer bien la digestión.²⁸⁹

²⁸⁶ Blas de Escoriaza, *Apuntes sobre la tracción animal, junio de 1893*, p. 14.

²⁸⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 3, p. 6.

²⁸⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 2, p. 271.

²⁸⁹ Blas de Escoriaza, *Alimentación de los caballos, agosto de 1894*. pp. 3-10.

Los animales solían abrevar a horas determinadas, y siempre antes de que el semoviente fuera a prestar servicio, con el fin de evitar que estuviera sudando a la hora de beber. Como «aperitivo», y sobre todo los días calurosos, se procedía a enjuagarles la boca con un hisopo empapado en agua con vinagre y sal, por lo que se establecieron baldes con estas sustancias en los puntos límites de los recorridos; Rentaría, Pasajes, Ategorrieta y Venta Berri. También, en los días de calor excepcional, se procedía a mojar la cabeza de las caballerías, a fin de «preservarlas de ataques que pudieran ser funestos».²⁹⁰

Tabla 10. Alimentación y trabajo realizado por las caballerías en las principales redes de tranvías europeos.

Ciudad	Alimentación	Km/día
Aix-La Chapelle	8 ½ kg avena., 3 ½ kg heno, ½ kg paja cortada	20 a 22
Ámsterdam	Avena y maíz	
Amberes	Avena, heno y paja	
Breslau	9 kg avena, 4 kg heno y 2 kg paja	20 a 24
Kassel		26
Colonia	8 ½ kg avena, 5 ½ kg de heno, 1 kg paja	22 ½
Copenhague	7 ½ kg avena, 1 kg habas, 2 ½ kg guisantes, 4 kg paja.	19
Francfort		24
Hamburgo	6 kg avena, 2 kg maíz, 1 kg guisantes, 3 ½ kg heno	20
Hannover	5 ½ kg avena, 2 kg maíz, 4 kg heno, 1 kg paja	21
Heigdelberg	6 kg avena, 2 kg maíz, 6 kg heno, ½ kg paja.	
Oslo		23
Berlín	8 kg avena y maíz, 3 ½ kg heno, 3 ½ kg paja	26
Milán	5 kg avena, 1 kg guisantes, 8 kg heno	35
Magdeburgo		23
Munich	8 kg avena, 4 kg heno, 4 kg paja	24
Lille	8 kg avena, 2 kg heno, 5 kg paja	26
Reims	8 kg avena, 4 kg heno, 5 kg paja, ½ kg salvado	22
San Sebastián	5 ½ kg cebada, 2 kg avena, 8 kg paja	16 ½
Estrasburgo	10 kg avena, 10 kg heno, 5 kg paja	19
Viena	8 ½ kg maíz, 4 ½ kg heno	35
Zurich	7 ½ kg avena, 5 kg heno	22
Fuente: Blas de Escoriaza. <i>Apuntes sobre la tracción animal</i> , junio de 1893		

Por lo que respecta al suministro de los piensos, la Compañía del Tranvía de San Sebastián recurrió habitualmente a los principales distribuidores de granos de la ciudad, como es el caso del contrato suscrito el 19 de septiembre de 1887 con Manuel

²⁹⁰ Blas de Escoriaza, *Apuntes sobre la tracción animal*, junio de 1893, p. 14.

Odrizola y el señor Arcelus, para el suministro de paja. Sin embargo también procedió a la adquisición directa de cebada y avena en los principales centros productores, tanto de Castilla como de Aragón. Así, el 3 de octubre del mismo año, se contrataron 90 sacos de cada uno de estos cereales con el comerciante burgalés señor Pancorbo, por un importe total de 1.869,90 pesetas.²⁹¹

El 20 noviembre de 1889, la Compañía nuevamente suscribió un contrato con Manuel Odrizola, mediante el que se comprometía a entregar del 1 de enero al 30 de junio de 1890 los siguientes suministros:

- Cebada, a 11 pesetas los 64 kilogramos netos.
- Habas, a 19,75 pesetas los 100 kilogramos netos.
- Avena, a 15,50 pesetas los 100 kilogramos netos.²⁹²

Respecto a la paja, los suministradores habituales en aquel momento eran Dionisio Arque, de Alagón (Zaragoza) y Alejo Castilla, de Burgos.

A partir de 1890, a finales de cada ejercicio se procedió a realizar un concurso para garantizar el suministro de piensos para el siguiente año. Las ofertas presentadas a la primera subasta fueron las siguientes:

Manuel Odrizola:

- Cebada, a 18,75 pesetas puesta en vagoneta en Pasajes.
- Avena, a 18,75 pesetas en su almacén de San Sebastián.
- Habas, a 22,50 pesetas en su almacén de San Sebastián.
- Paja, a 5,25 pesetas puesta en vagón en la estación de ferrocarril de San Sebastián.

Olasagasti y Compañía:

- Cebada, a 19,50 pesetas puesta en vagón en la estación de ferrocarril de San Sebastián.

José Antonio Bernad:

- Habas, a 22 pesetas en su almacén.
- Paja, a 5,25 pesetas puesta en vagón en la estación de ferrocarril de San Sebastián.

Debido a sus mejores precios, el vencedor de este primer concurso fue Manuel Odrizola, por lo que aseguró el suministro de piensos a la Compañía durante todo el año.²⁹³

El 24 de diciembre de 1891 se celebró un nuevo concurso, para el suministro hasta el 30 de junio de 1892, en el que Olasagasti y Compañía resultó adjudicatario del suministro de cebada a 22,50 pesetas los 100 kilogramos mientras que a Manuel Odrizola le correspondió la avena, a 22 pesetas, las habas a 24 y la paja a 5,25 pesetas los cien kilogramos.²⁹⁴

A finales de junio de 1892 las ofertas recibidas fueron las siguientes:

Manuel Odrizola:

- Cebada, a 20 pesetas los 100 kilogramos.
- Avena, a 18 pesetas los 100 kilogramos.

Olasagasti y Compañía.

- Cebada, a 16 pesetas los 100 kilogramos.

Señor Isasa:

- Avena, a 16 pesetas los 100 kilogramos.

²⁹¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, pp. 38 y 47.

²⁹² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 2, p. 90.

²⁹³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 2, pp. 267-268.

²⁹⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 3, p. 48.

Como resultado de este concurso, y por primera vez desde la inauguración del servicio, Manuel Odriozola quedó apartado del suministro de piensos a la Compañía del tranvía, al adjudicarse la compra de 30.000 kilogramos de cebada a Olasagasti y Compañía, mientras que el señor Isasa se comprometió a entregar la misma cantidad de avena.²⁹⁵

Los concursos de suministros de piensos se celebraron anualmente, siendo los siguientes algunos de sus resultados:

21 de diciembre de 1892:

- Olasagasti y Compañía, 40.000 kilogramos de cebada a 17,90 pesetas los 100 kilogramos.
- D. P. Díaz y Compañía, 40.000 kilogramos de paja a 5,15 pesetas.²⁹⁶

El 20 de diciembre de 1893, se recibieron las siguientes ofertas de paja:

- Fidel Quintana, a 7 pesetas los 100 kilogramos.
- Alejo Castilla a 6 pesetas los 100 kilogramos.
- Manuel Odriozola a 5,50 pesetas el kilogramo, resultando vencedor por su mejor precio, lo que supuso su retorno al suministro de la Compañía del Tranvía.²⁹⁷

El 2 de enero de 1895 se repitió el concurso para el suministro de paja, para el que se recibieron las siguientes ofertas:

- Manuel Odriozola, a 5,10 pesetas los 100 kilogramos.
- Castilla y González, a 5 pesetas los 100 kilogramos.
- José León Lasarte, a 5 pesetas los 100 kilogramos.
- Fidel Quintana, a 4,75 pesetas los 100 kilogramos.²⁹⁸

Aunque en principio resultó vencedor Fidel Quintana, una vez realizado el concurso, la Compañía exigió que el suministro debía reunir las siguientes condiciones:

1ª.- La paja será de trigo de Castilla, trillada y no cortada.

2ª.- Se dejará por cuenta la que llegue húmeda o con olor.

3ª.- Si no suministra a tiempo la Compañía la adquirirá por cuenta del contratista.

El adjudicatario no aceptó estas severas condiciones, por lo que se propuso el suministro a José León Lasarte, previa anulación de la cláusula relativa a la humedad; pero ante su desinterés, finalmente nuevamente resultó vencedor del concurso Manuel Odriozola.²⁹⁹

Para cerrar este apartado, cabe señalar la gran importancia que tenía una correcta alimentación para evitar desarreglos intestinales en las caballerías. Una leyenda que hace años circula entre los trabajadores de la Compañía del Tranvía de San Sebastián relata que en cierta ocasión, debido al suministro de un pienso en mal estado, los animales sufrieron una grave diarrea, lo que obligó a suspender el servicio dado el reguero de excrementos que iban dejando a su paso por las calles de la ciudad. A pesar de que la historia puede resultar verosímil, e incluso fue recogida en el anecdotario que publicó la empresa con motivo de su primer centenario,³⁰⁰ lo cierto es que en los minuciosos Libros de Actas de la empresa no hay ninguna referencia a este suceso, por lo que lo más probable es que la anécdota no sea cierta. De hecho, las únicas referencias que se han podido documentar sobre imprevistas supresiones de servicio en el periodo de explotación con motor de sangre son, la que aconteció el 18 de enero de 1891, con motivo de una gran nevada que impidió la circulación de los

²⁹⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 3, p. 114.

²⁹⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 3, p. 169.

²⁹⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 4, p. 88.

²⁹⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 5, p. 57.

²⁹⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 5, p. 60.

³⁰⁰ Javier María Sada, *Compañía del Tranvía de San Sebastián 1887-1897*, p. 64.

tranvías y la del 10 de junio de 1895, en esta ocasión como consecuencia de unas lluvias torrenciales que interrumpieron el paso en la salida de las cocheras.³⁰¹

3.4.9. Cunas y fiemos

Uno de los aspectos que, en la actualidad, más puede llamar la atención respecto a las antiguas explotaciones de tranvías con motor de sangre era el denominado servicio de cunas y fiemos. En efecto, cada animal disponía en las cuadras de su propio pesebre, pero su renovación y su posterior retirada era contratada con terceros, que proporcionaban, a cambio del rico abono generado, un pequeño ingreso, así como la gratuidad del suministro de la paja y de las labores de preparación y retirada de las cunas. Hay que tener en cuenta que a finales del siglo XIX todavía no se habían difundido los abonos químicos que revolucionarían la agricultura europea en la siguiente centuria, por lo que los fiemos de las cuadras de una empresa tranviaria encontraban fácil venta como fertilizante agrícola.

El primer contrato para el servicio de cunas y fiemos lo firmó la Compañía del Tranvía de San Sebastián el 5 de septiembre de 1887 con Ramón Arrue, quién se comprometió a suministrar la paja necesaria para las cunas, así como su renovación y retirada, al mismo tiempo que proporcionaba a la empresa un ingreso anual de 75 pesetas.³⁰²

Con el fin de regular con más detalle esta actividad, la Compañía del Tranvía de San Sebastián elaboró, en 1889, un pliego de condiciones técnicas con las siguientes bases:

1ª.- Es objeto de esta subasta la extracción de los fiemos de las cuadras del Tranvía y el suministro de las camas para las caballerías.

2ª.- La extracción de los fiemos deberá hacerla el contratista, tres veces por semana, los días martes, jueves y sábados, antes de las 8 de la mañana durante los meses de Junio, Julio, Agosto y Septiembre, y dos veces por semana, martes y sábados, antes de las 9 de la mañana, durante los ocho meses restantes del año, o sea, de Octubre a Mayo, ambos inclusive.

3ª.- El contratista suministrará tantos carros de cama cuantos sean los de fiemo extraído, haciendo la entrega de aquellos antes de la extracción del fiemo. La cama ha de consistir en paja larga, helecho, hojarasca o argoma fina, debiendo hallarse perfectamente seca, sea cualquiera la materia de que se componga aquella.

4ª.- En garantía del cumplimiento del contrato, el contratista depositará en la Caja de la Compañía del Tranvía la cantidad de 250 pesetas que quedará a beneficio de ésta por falta de cumplimiento de alguna de las cláusulas expresadas, devolviéndose dicha suma al terminarse el contrato.

5ª.- Este contrato durará un año, a partir del 1º de mayo próximo, pudiendo renovarse a su expiración si conviene a ambas partes contratantes.

6ª.- En caso de rescisión por no convenir a alguna de ambas partes, deberá prevenir, la una a la otra, con dos meses de anticipación.

7ª.- La subasta será oral, y los que en ella tomen parte deberán, además de comprometerse al cumplimiento de las condiciones anteriores, hacer una oferta de entregar en metálico una cantidad, bien sea por carro de fiemo, o bien mensualmente, haciéndose la adjudicación por el Consejo de Administración al mejor postor o persona que a su juicio reúna mejores garantías para el buen desempeño de este servicio.³⁰³

Los libros de actas de la Compañía registraron, el 7 de junio de 1891, la subasta del servicio de cunas y fiemos, en la que se recibieron las siguientes ofertas:

³⁰¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 2, p. 281 y Nº 5, p. 109.

³⁰² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, p. 38.

³⁰³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, pp. 330-331.

- José María Soroa, quién se comprometía a entregar a la Compañía 551 pesetas anuales.
- Lorenzo Lizaso, que ofertó 750 pesetas anuales.
- Ramón Arrue, con una proposición de 700 pesetas anuales.
- Juan Zapiaín, por 626 pesetas anuales.

Como resultado de la subasta, el servicio se adjudicó, por el plazo de un año, al mejor postor; Lorenzo Lizaso.³⁰⁴

Transcurrido el plazo establecido en el anterior contrato, el 12 de junio 1892, se celebró una nueva subasta de cunas y fiemos a la que se presentaron las siguientes propuestas:

- Francisco Zubillaga, que proponía entregar a la Compañía 1.050 pesetas anuales.
- Eustaquio Irureta, que ofrecía 1.102,50 pesetas anuales, siendo su propuesta la ganadora al ser la que proporcionaba a la Compañía un mejor ingreso.³⁰⁵

Un año más tarde se repitió el proceso, con una nueva subasta en la que se recibieron tres propuestas:

- Francisca Zubillaga, proponía entregar a la Compañía de 1.300,50 pesetas.
- Eustaquio Irureta, que ofrecía 1.402 pesetas.
- José Antonio Arruti, que ofrecía 1.408 pesetas, resultando su propuesta la vencedora.³⁰⁶

En 1894 la Compañía volvió a sacar a subasta el servicio de cunas y fiemos, pero no recibió ninguna oferta que superara la base mínima de 1.500 pesetas exigida, por lo que se optó por cambiar el sistema, para atender por sus propios medios la elaboración de pesebres, su retirada y su posterior venta al precio de cinco pesetas el metro cúbico de abono. Sin embargo, el resultado del nuevo método no debió ser satisfactorio, ya que el 10 de julio de 1895 se adjudicó este trabajo a Francisca Zubillaga, por un importe de tan solo trescientas pesetas. Esta misma señora fue la adjudicataria del servicio en el año 1896, también por el mismo importe.³⁰⁷

3.4.9.- El herraje

Otro aspecto fundamental en una explotación de motor de sangre era el correcto herraje de las caballerías; de él dependían, tanto el esfuerzo de tracción y la adherencia del animal, como su propia salud, ya que un buen «calzado» prevenía de caídas y golpes que acarrearían lesiones como cojeras y fracturas.

Dada su importancia, la Compañía del Tranvía de San Sebastián reunió una amplia información sobre la materia y pudo comprobar que entre unas y otras empresas existían amplias divergencias de criterio en función de la topografía de las diversas ciudades, la naturaleza de su suelo, las condiciones de trabajo o las razas de los equinos. De este modo, según los casos, se utilizaban herraduras de fundición, forjadas a mano o mecánicas. La Compañía del Tranvía de San Sebastián no apreciaba ventajas en las primeras, ya que

...para encontrar una herradura que se adapte bien a cada casco, es preciso tener grandes cantidades de existencias, y aun en el caso en que la elección sea posible, hay que retocarla en algún sitio, si como debe hacerse se quiere que la herradura se adapte perfectamente al pie y no el pie a la herradura.³⁰⁸

Las herraduras forjadas a mano se utilizaban en los tranvías de Bruselas, Breslau, Munich y Zurich, mientras que las mecánicas tenían una amplia difusión en las principales capitales europeas. Según la documentación consultada, las más

³⁰⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 2, p. 369.

³⁰⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 3, p. 109.

³⁰⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 4, p. 34.

³⁰⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 5, p. 120.

³⁰⁸ Blas de Escoriaza, *Apuntes sobre la tracción animal, junio de 1893*, p. 7

reputadas eran las suministradas por la empresa alemana *Hope y Homan* de Minden, «por los buenos materiales empleados en su fabricación y por su duración, que es de cuatro semanas». En cuanto a los clavos para su sujeción, las preferencias se inclinaban también por los de fabricación mecánica.³⁰⁹

V. Olasco

RAIMUNDO ELORZA

GUARNICIONERO.

MANGAS PARA INCENDIOS Y POZALES
Calle de Narrica, N.º 7.
SAN SEBASTIAN 14

GUARNICIONES Y SILLAS DE TODAS CLASES

Debe

Don Co Empresa del tranvía de S.º de 1888

	Pesetas	Cent.
Por dos latigos con sus fustes a la fita una	4	
Total Pesetas	4	

Recibí V. Olasco R. E. Olasco

COMPANIA DEL TRANVIA
SAN SEBASTIAN

N.º 10.
El Vice-Presidente
José del Puerto

Documento nº 12: La Compañía del Tranvía de San Sebastián contratava con comerciantes de la ciudad todos los elementos necesarios para el mantenimiento de sus animales de tiro. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

³⁰⁹ Blas de Escoriaza, *Apuntes sobre la tracción animal*, junio de 1893, p. 7

Para la operación del herraje, era precisa la previa observación detenida del casco y de la posición de las extremidades, con el fin de que el herrero se asegurase de su correcto estado sanitario y pudiera determinar la forma correcta de la herradura en función al modo en que el animal se apoyaba sobre el terreno. Para la realización de este examen era necesario disponer de un suelo liso, resistente y áspero, que evitara resbalones accidentales, por lo que era recomendable disponer de una superficie enlosada de dos metros de ancho por diez o quince de largo.

Después de retirar la herradura usada, era conveniente su examen, a fin de determinar las partes que habían sufrido mayor desgaste, ya que como señalaba Blas de Escoriaza,

El desherrar, y conviene insistir mucho en esto, permite pues al herrador, asegurarse de si, al examinar el modo de andar y de tenerse el caballo, no se ha equivocado respecto al modo de sentar el pie. Esta operación es el acto más importante del herraje ya que al estudiar así, individualmente, el modo de sentar los pies cada caballo, se llegará a disminuir considerablemente el número de caballos que se hieren y hasta que desaparezca completamente este inconveniente.³¹⁰

Después de ensayar y limar la herradura se procedía a su clavado, para, finalmente, examinar el caballo herrado y comprobar que no cojeaba.

En este capítulo también es de señalar el cuidado al que debían someterse los cascos de los animales, ya que su córnea, por efecto de la humedad, podía perder su firmeza y resistencia original. Sin embargo, si perdía su humedad natural también se deterioraba, por lo que era importante proceder diariamente a un correcto lavado de los cascos.

El servicio de herraje en la Compañía del Tranvía de San Sebastián se realizó por contrata desde el inicio del servicio en 1887, trabajo que se adjudicó al herrero Marcos Zubiría, a razón de 3,50 pesetas por caballo al mes.³¹¹ A partir de septiembre de 1892, la empresa optó por contratar los servicios permanentes de un herrador que, además de colaborar en los trabajos de mantenimiento del material móvil, forjaba y colocaba las herraduras con la ayuda de un mozo de herraje. Tal y como puede comprobarse en el cuadro adjunto, aunque este procedimiento era en principio más costoso, los resultados finales compensaban el mayor gasto, gracias a la mejor atención que recibía el ganado, lo que supuso una considerable reducción de las estancias en la enfermería.

Al igual que otras empresas, la Compañía del Tranvía de San Sebastián ensayó diversos tipos de herraduras especiales, como las herraduras con garras o garfios, de cuerda, paja o caucho, todas ellas diseñadas para incrementar la adherencia. Existe constancia de que en septiembre de 1887 se realizaron pruebas con fundas de caucho, así como de herraduras de este mismo material suministradas por la casa *I. Steimberg* de París en enero de 1889, aunque los resultados en ambas experiencias no fueron satisfactorios debido a su rápido desgaste y elevado coste.³¹²

³¹⁰ Blas de Escoriaza, *Apuntes sobre la tracción animal, junio de 1893*, p. 8

³¹¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, p. 31.

³¹² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, pp. 45 y 290.

Tabla 11. Cuadro comparativo de los resultados del herraje por contrata y el realizado por la Compañía con personal propio.

	Año 1892				Año 1893			
	Total días/mula	Días/mula enfermería o descanso	Proporción	Coste del Herraje	Total días/mula	Días/mula enfermería o descanso	Proporción	Coste del Herraje
Enero	1.668	184	11,03	189,00	1.767	18	1,01	260,00
Febrero	1.529	149	9,48	185,50	1.596	30	1,87	217,50
Marzo	1.960	219	11,17	224,00	1.767	22	1,24	457,09
Abril	1.879	168	8,94	220,50	1.710	23	1,34	362,81
Mayo	1.922	182	9,46	217,00	1.767	86	4,86	387,61
Junio	2.008	95	4,68	217,00	1.914	53	2,76	408,30
Total	10.966	992	9,04	1.253,00	10.521	232	2,20	2.088,31

Fuente: Blas de Escoriaza, *Apuntes sobre tracción animal*, Agosto de 1893.

3.4.10. Otros cuidados

Además de una correcta alimentación y un esmerado herraje, el servicio de tracción de una compañía de tranvías exigía una cuidadosa atención de las bestias de tiro. La limpieza e higiene de las caballerizas y los animales era esencial para evitar las enfermedades e incluso la propagación de epidemias que en otras explotaciones llegaron a diezmar las cuadras poniendo a la explotación en graves dificultades. Especialmente temidas eran las fiebres epizoóticas, la glosopeda y la peste equina. De hecho, ya en 1870 una epidemia de fiebres epizoóticas había devastado las cuadras de las principales empresas tranviarias europeas y dos años más tarde el problema se reprodujo en Norteamérica.³¹³ Por ello, en las cocheras de Ategorrieta se disponía de una enfermería donde inmediatamente se trasladaba a los animales indispuestos, para establecer, si era preciso, la preceptiva cuarentena. Los pesebres de esta instalación eran de madera, con el fondo forrado de zinc y los bordes revestidos de fleje.³¹⁴

El esquilado de los animales era una operación fundamental, ya que, a la vez que permitía ofrecer un aspecto cuidado de los mismos, facilitaba las operaciones de desparasitado y mejoraba la limpieza. Sin embargo, y debido a los problemas que provocaba la acumulación de barro en las cuartillas de las caballerías durante los días de lluvia, cuyo endurecimiento posterior suponía la aparición de grietas y, en consecuencia, de cojeras, se recomendaba no proceder al esquilado de esta zona.³¹⁵

La Compañía del Tranvía de San Sebastián contrató los servicios de un veterinario, Juan José Rodríguez y dispuso también de un jefe de cuadras y varios mozos que realizaban todos los trabajos necesarios para el correcto cuidado de los animales.

³¹³ Javier Peña y José María Valero, *Los tranvías de Zaragoza*, p. 24.

³¹⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, p. 341.

³¹⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 3, p. 41.

JUAN JOSÉ RODRIGUEZ JABAT

El veterinario contratado por la Compañía del Tranvía de San Sebastián, Juan José Rodríguez Jabat vino al mundo en la localidad navarra de Astraín, el 12 de junio de 1828. Hijo de Gregorio, natural de Los Arcos (Navarra) y de Josefa, nacida en Astrain; sus abuelos paternos fueron Antonio y María Zenzano, ambos de Los Arcos y los maternos Josef Fermín Jabat, natural de Nagore (Navarra) y Manuela de Huicia, nacida en Astrain.³¹⁶

José Rodríguez Jabat, residió desde su infancia en San Sebastián y cursó sus estudios en la Escuela de Veterinaria de Zaragoza, revalidándose el 9 de enero de 1857 como Veterinario de 2ª Clase y más tarde, en la Escuela Especial de Veterinaria de Madrid, el 27 de julio de 1869, como Veterinario de 1ª Clase.³¹⁷ Tras realizar estudios de veterinaria, Juan José Rodríguez trasladó su residencia a San Sebastián. A los tres meses de publicarse el Reglamento de Inspectores de Carnes, Rodríguez, residente en la calle Esterlines número 15 de esta Ciudad, se dirigió al Alcalde de la capital guipuzcoana en los siguientes términos:

D. José Rodríguez, Profesor Veterinario con fija residencia en esta Ciudad, respetuosamente expone que, una de los principales objetos recomendados a las municipalidades, lo es la salud pública por lo que toda legislación es poca, a fin de evitar las funestas consecuencias que el menor descuido podría producir.

Así es que en el Reglamento aprobado por S.M. en 24 de febrero último para la Inspección de Carnes en las provincias, dice el Artículo 2º Habrá en todos los mataderos un Inspector de Carnes nombrado de entre los profesores de Veterinaria, eligiendo el de más categoría y un delegado del Ayuntamiento y siendo el exponente uno de los que debe corresponderle dicha gracia...

San Sebastián, 17 de Mayo de 1859

No parece que el escrito tuviera buena acogida en el Consistorio, por lo que el veterinario volvió a insistir, el 3 de Marzo de 1860, ante el Sr. Alcalde Constitucional de la ciudad, recordándole lo dispuesto por el Reglamento, su desarrollo en una Circular del Gobierno Civil y, lo más importante sin duda, el nulo costo que para las arcas municipales tiene el servicio que se debe crear y nuestro protagonista oferta.

D. José Rodríguez, profesor Veterinario con fija residencia en esta Ciudad, respetuosamente expone que por el Reglamento aprobado por S.M. el 24 de Febrero del año pasado para las Inspecciones de Carne, se prohíbe sacrificar las reses en los mataderos sin reconocer previamente por un profesor de Veterinaria.

Sabedor el Sr. Gobernador de esta provincia que algunos Alcaldes y Ayuntamientos permiten sacrificar sin reconocimiento facultativo y deseando quede cumplimentada la voluntad de S.M., hace saber por medio de la Circular inserta en el Boletín Oficial de esta provincia nº 142 correspondiente al 28 de Noviembre último que sin pérdida de tiempo procedan los Sres. Alcaldes y Ayuntamientos nombrar un Inspector de Carnes.

El planteamiento de esta medida en los pueblos de Tolosa, Andoain y otros de la provincia donde se reconocen por facultativos, no originan ningún gasto a los Ayuntamientos, son por cuenta del dueño de las reses; por lo expuesto, siendo el exponente el profesor de Veterinaria de mayor categoría de esta Ciudad...

³¹⁶ AAPyT. Parroquia de Astrain, Libro de Bautizados, asiento 5.

³¹⁷ *La Veterinaria Española*, nº 442, 31 de octubre de 1869.

En esta ocasión su demanda encontró acogida favorable, sin duda por el señuelo de la gratuidad y a propuesta del Sr. Alcalde, Tadeo Ruiz de Ogarrio, fue nombrado por el Gobernador Civil, Inspector de Carnes, con un sueldo de 2.000 reales satisfechos por los fondos municipales, tomando posesión el 21 de Marzo de 1861.

La relación laboral del Sr. Rodríguez con el Ayuntamiento se limitó a ser una colaboración o prestación de servicios, avalada en su nombramiento, pero sin revestir carácter funcional ni contractual alguno, y por lo tanto sin integrarse en la plantilla de empleados municipales.

Las funciones inspectoras del Sr. Rodríguez en el matadero municipal, se alternan y complementan con el ejercicio de la clínica veterinaria en los numerosos caseríos del término municipal y, desde el primero de julio de 1887, entró a formar parte de la nómina de empleados de la Compañía del Tranvía de San Sebastián con un sueldo mensual de 31,25 pesetas que no se modificaría hasta que, eliminado el motor de sangre, abandonó la empresa el 31 de octubre de 1897, una vez que se vendieron todas las caballerías.

Al respecto señalar que en el libro de personal de la Compañía, en el apartado correspondiente a nuestro protagonista, hasta el año 1893 figura que cumplió a entera satisfacción, mientras que en las últimas referencias se limita a reseñar que cumplió, ignorando los autores el motivo de tan lacónica anotación.

El 21 de enero de 1899, después de 38 años de servicio, D. José Rodríguez renunciaba a la plaza, imaginamos que por razones de edad y salud, agravadas, posiblemente, por la mala convivencia con sus compañeros. Por acuerdo de la Junta Municipal de 23 de febrero de 1899, se le concedía una pensión de jubilación de 1.000 pts anuales.³¹⁸

Algunas situaciones singulares

Tratar con seres vivos, dotados con su propio instinto, carácter y personalidad, es muy diferente a hacerlo con motores de vapor, diesel o eléctricos. En el capítulo de bajas, se ha visto como una de las causas más frecuentes para enajenar una caballería del servicio era el hecho de que adquirieran el «vicio de cocear» y, en efecto, este fue motivo de varios accidentes, que provocaban daños, tanto en el material, como en el personal. Por ejemplo, el 17 de julio de 1889 se registró la baja del mozo de cuadras Cleto Garayalde, como consecuencia de las graves heridas que le había producido una caballería.³¹⁹

Otro aspecto singular era el pavor que podían llegar a producir las máquinas de vapor en los equinos. Con este motivo, la Compañía del Tranvía solicitó a la Diputación Provincial el establecimiento de un cerramiento de tablas en el paso superior de Pasajes, sobre las vías del ferrocarril de la Compañía del Norte, para evitar que el humo de las locomotoras pudiera espantar a los animales de tiro.³²⁰

Algo verdaderamente llamativo era la fuga de un equino en pleno servicio. El primer incidente de este tipo del que se tiene constancia tuvo lugar el 12 de junio de 1890. Como relataba a sus lectores *El Guipuzcoano* en su edición del día siguiente,

Un caballo del tranvía se asustó ayer al ser desenganchado de uno de los vehículos del servicio en el Antiguo. El animal se desbocó en tales términos, que

³¹⁸ José Manuel Etxaniz Makazaga, «Evolución de la veterinaria de salud pública en el ayuntamiento donostiarra, 1861-2000».

³¹⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 393.

³²⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, p. 114.

emprendió vertiginosamente la carrera hasta muy cerca de Usurbil, donde fue rescatado.³²¹

Lo que la crónica periodística no señalaba es que el mayoral Ignacio Tellería persiguió al animal hasta que, tras una carrera de más de siete kilómetros, consiguió rescatarlo en las inmediaciones de Lasarte. Finalmente, el animal pudo ser devuelto a las cuadras, sin más consecuencias que unas leves rozaduras.³²² El 5 de abril de 1893 se produjo un suceso similar, que afortunadamente también se saldó sin consecuencias.³²³

Por último, cabe señalar que uno de los accidentes más frecuentes era el hecho de que en un cambio de agujas, y debido a un descuido del mayoral, el caballo tomaba una dirección equivocada. En estas circunstancias, el animal sufría fuertes tirones, que originaban graves heridas en su aparato locomotor.

3.5.- LA FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES

La financiación de las inversiones necesarias para la puesta en servicio del tranvía de la capital guipuzcoana se realizó en todo momento gracias a los recursos propios de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, sobre todo el capital social aportado por sus accionistas, que se completó con pequeñas partidas procedentes de los ingresos que generaba la explotación. De hecho, a diferencia de la práctica habitual en este tipo de empresas en España, en la que el recurso a la deuda mediante la emisión de diversas series de obligaciones se había convertido en la forma de financiación más común, en el caso que nos ocupa no solo no fue así, sino que tan siquiera se agotaron los recursos propios, ya que el último dividendo pasivo del 10% no fue solicitado a los accionistas hasta el año 1896 y con el propósito de afrontar una nueva etapa inversora, la electrificación de la línea, que será tratada en el próximo capítulo.

En efecto, en el año 1887, los accionistas aportaron dos dividendos pasivos, el primero del 25% del valor nominal de las acciones y el segundo por el 10%. Si se tiene en cuenta que había un total de 232 acciones liberadas, las que se habían utilizado para el pago de los derechos de concesión y proyectos de Eusebio García Lejarraga y para el abono de los terrenos del conde del Valle en los que se establecieron las cocheras, los restantes 2.268 títulos aportaron, gracias a los dos dividendos pasivos, la suma de 396.900 pesetas. Ese mismo año, el valor de las obras ejecutadas ascendió a 334.573,58 pesetas desglosadas en los siguientes conceptos:

Material fijo

- Coste de vía	97.192,80 pesetas
- Flete	2.593,06 pesetas
- Derechos de Aduana	22.957,68 pesetas
- Gastos de mozos de Aduana	305,85 pesetas

Colocación de la vía

- Transporte de los raíles	564,14 pesetas
- Herramientas	82,98 pesetas
- Trabajos preliminares de colocación	811,75 pesetas
- Primera contrata de colocación	2.285,00 pesetas
- Segunda en firmes de carretera	862,87 pesetas
- Segunda en encintado y adoquinado	8.860,08 pesetas
- Arreglo adoquinado calle Hernani	1.152,00 pesetas

³²¹ *El Guipuzcoano*, Nº 543, 13 de junio de 1890, p. 2.

³²² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, p. 175.

³²³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 4, p. 6.

- Adoquinado del puente a Ategorrieta	5.164,00 pesetas
- Montador	1.200,00 pesetas
- Otros trabajos de vía	3.113,05 pesetas
- Jornales de reparaciones	733,57 pesetas
- Acarreo de escombros	70,50 pesetas
Material móvil	
- Importe de coches y vagonetas	44.526,40 pesetas
- Derechos y gastos de los mismos	9.169,68 pesetas
- Transportes	541,33 pesetas
- Enganches y lanzas	1.105,50 pesetas
Accesorios	
- Material de oficinas	3.602,22 pesetas
- Útiles de vía	257,89 pesetas
- Útiles de cuadras y almacenes	791,49 pesetas
Obras con el Ayuntamiento	
- Muros de contención	30.783,24 pesetas
- Desmontes	6.849,85 pesetas
- Desviaciones	2.000,00 pesetas
- Capataces	1.158,50 pesetas
Cocheras	
- Carpintería	6.966,11 pesetas
- Cantería	3.310,34 pesetas
- Albañilería	3.273,40 pesetas
- Linternería	708,71 pesetas
Cuadras	
- Cantería	7.739,61 pesetas
- Albañilería	2.979,58 pesetas
- Ferretería	1.896,02 pesetas
- Linternería	590,98 pesetas
- Carpintería	9.427,88 pesetas
- Útiles varios	1.543,75 pesetas
Obras diversas	2.166,37 pesetas
Ganado	
- Mulas y caballos	21.611,00 pesetas
- Arneses	3.443,00 pesetas
Propiedades	10.943,75 pesetas
Gastos generales	9.243,65 pesetas ³²⁴

En el año 1888, nuevamente se solicitaron a los accionistas dos dividendos pasivos, en este caso del 15% y del 10% respectivamente, lo que representó un ingreso total de 283.500 pesetas que se sumaron al excedente del año de anterior de 62.326,42 pesetas, lo que representaba una capacidad inversora de 345.826,42 pesetas. Además, la Compañía del Tranvía recibió una aportación del Ayuntamiento de 55.569,11 pesetas por las diversas obras que había efectuado a su cuenta la empresa en la construcción del paseo de La Concha.

³²⁴ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1887*, pp. 4-11.

Por su parte, las inversiones realizadas en el ejercicio para la prolongación de la línea a Ancho y la construcción del ramal a la estación fueron las siguientes:

Material fijo

Coste de la vía	81.374,70 pesetas
Fletes, Aduanas, etc.	21.643,65 pesetas
Transportes	1.473,50 pesetas
Colocación	17.002,86 pesetas
Montador	1.100,00 pesetas
Jornales y diversos	101,65 pesetas

Material móvil

- Coste de los carruajes	13.444,20 pesetas
- Portes y derechos	3.390,20 pesetas
- Material de recambio	218,62 pesetas
- Accesorios	521,90 pesetas

Obras con el Ayuntamiento 22.700,69 pesetas

Edificios 5.311,39 pesetas

Obras de la variante de Ategorrieta a Herrera

- Obras	111.563,50 pesetas
- Pintura y albañilería	100,15 pesetas
- Cerramientos	1.559,60 pesetas
- Vigilantes	283,00 pesetas
- Indemnización	100,00 pesetas
- Honorarios de peritos	122,00 pesetas
- Varios	2.116,75 pesetas

Tracción

- Ganado	26.454,00 pesetas
- Arneses	1.967,60 pesetas
Propiedades	32.673,55 pesetas

Lo que en total representó una inversión de 356.216,98 pesetas. De este modo, al final del ejercicio todavía disponían de un remanente de 45.178,55 pesetas.³²⁵

Ante la ralentización que experimentaron las obras durante buena parte del año 1889, los administradores de la Compañía del Tranvía únicamente precisaron solicitar a sus accionistas un dividendo pasivo del 10%, que representó un fondo adicional de 113.400 pesetas, a las que se sumaron otras 19.349,53 obtenidas por la venta de vagonetas y otros conceptos. De este modo, junto al remanente del año anterior, disponían de un total de 177.928,08 pesetas que se destinaron a financiar las siguientes inversiones:

Material

- Vía	11.116,55 pesetas
- Móvil	28.110,95 pesetas
- Accesorios	222,00 pesetas

Obras

- Variantes	33.074,60 pesetas
- Con el Ayuntamiento	11.180,24 pesetas

³²⁵ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1888*, pp. 4-10.

- Edificios	18.128,94 pesetas
- Diversas	26.159,15 pesetas
Tracción	
- Ganado	23.191,55 pesetas
- Efectos de cuadras	1.134,18 pesetas
- Vestuario	75,00 pesetas
Propiedades	2.172,60 pesetas
Diversos	2.513,00 pesetas

Lo que sumaba una inversión total de 157.078,76 pesetas y generaba un saldo positivo de 20.849,32 pesetas.³²⁶

En 1890 el Consejo de Administración solicitó el sexto dividendo pasivo a sus accionistas, nuevamente por valor del 10% de sus títulos, que representaba 113.400 pesetas, a las que se sumaron otras 20.032,19 en concepto de pagos del Ayuntamiento y la Diputación por obras realizadas a su cuenta en el túnel de Ondarreta y la venta de ganado. De este modo, junto al remanente del ejercicio anterior, la empresa disponía de 154.281,51 pesetas para afrontar las inversiones que permitirían concluir las obras de construcción de la línea hasta Rentería y Venta-Berri. Éstas se repartieron en los siguientes conceptos:

Material

- Vía	76.779,61 pesetas
- Móvil	49.979,80 pesetas
- Accesorios	433,36 pesetas

Obras

- Variante de Capuchinos	1.750,00 pesetas
- Prolongación a Rentería	6.200,72 pesetas
- Edificios	16.067,08 pesetas
- Diversas	11.674,94 pesetas

Tracción

- Ganado	28.891,00 pesetas
- Efectos de cuadras	461,60 pesetas
- Diversas	185,46 pesetas

Propiedades

3.207,92 pesetas

Es decir, un total de 195.631,49 pesetas, cantidad que superaba en 41.349,98 pesetas el fondo de inversión disponible. La diferencia fue cubierta con parte de los beneficios que, como se verá más adelante, ya estaba generando la explotación.³²⁷

Con todas las inversiones realizadas entre 1887 y 1891, se pudo concluir la construcción de toda la línea del tranvía desde Venta-Berri hasta Rentería, así como la dotación del material móvil y equipamientos necesarios. En 1891 se volvió a solicitar un nuevo dividendo pasivo del 10%, cantidad con la que se pudo hacer frente a los trabajos de mantenimiento, rectificaciones de trazado, a la instalación de servicio telefónico entre las oficinas de la Plaza Vieja, las cocheras de Ategorrieta y las terminales de Venta-Berri y Rentería,³²⁸ o a la implantación de nuevas instalaciones como el taller de mantenimiento del material móvil.³²⁹ Por tanto, el último dividendo

³²⁶ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1889*, pp. 3-7.

³²⁷ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1890*, pp. 4-7.

³²⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 1, p. 388.

³²⁹ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1891*, p. 4.

pasivo del 10% no sería demandado a los accionistas hasta el año 1896, con el propósito de afrontar las primeras inversiones para la electrificación de la línea.³³⁰

3.6.- LA EXPLOTACIÓN: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO Y RESULTADOS

Como ya se ha señalado, el tranvía de San Sebastián inició su andadura el 18 de julio de 1887. A partir de dicha fecha, los tranvías cubrían un trayecto de 4.465 metros, desde La Concha hasta Ategorrieta por la Plaza Vieja, así como una vía directa por la Avenida de la Libertad por la que también se prestaban algunos servicios. Asimismo, contaban con un parque de ocho coches cerrados y seis abiertos.

Los ingresos obtenidos durante los cinco meses y medio de explotación del primer año ascendieron a 32.369 pesetas, de los que la mayor parte, en concreto 31.803,80, correspondían a los billetes y abonos vendidos a los pasajeros, mientras que la cantidad restante correspondía a lo percibido por la colocación de anuncios en los coches, indemnizaciones por desperfectos y, la cifra más importante, 285,45 pesetas, al fondo de masita.³³¹ Este fondo se estableció el 24 de octubre de 1887 para disponer recursos para la compra de los uniformes de los empleados y se financiaba mediante la retención a cada trabajador de 0,25 céntimos de peseta de su jornal diario. Es decir, los propios agentes de la Compañía del tranvía pagaban con su salario el coste sus uniformes.³³²

Desde el principio se pudo constatar la fuerte estacionalidad de la demanda ya que, a diferencia de lo que sucede en la actualidad, el tranvía no era todavía un medio de transporte colectivo de uso diario para garantizar la movilidad de los ciudadanos, sino más bien una nueva atracción turística para el veraneo donostiarra. De este modo, la recaudación de los primeros días de julio y del mes de agosto, con 16.746,60 pesetas, fue superior a los restantes cuatro meses del ejercicio.

Frente a los ingresos antes señalados, los gastos de explotación del ejercicio ascendieron a 42.572,99 pesetas, lo que generó un déficit de 10.203,99 pesetas. Esta pérdida no generó especial alarma entre los promotores del tranvía, ya que eran conscientes de que la explotación del tramo Concha-Ategorrieta solamente era un ensayo a gran escala y que los verdaderos resultados no se obtendrían hasta completar la construcción de la línea. Los principales conceptos de gasto fueron el personal, con 20.188,93 pesetas, y el mantenimiento del ganado, con otras 16.519,78 pesetas.

La inauguración del ramal a la estación y, sobre todo, la prolongación del tranvía hasta Ancho, animaron considerablemente la demanda del servicio tranviario que, en 1888, generó ingresos por valor de 101.506,95 pesetas, cifra superior a los gastos de 89.017,47 pesetas realizados a lo largo del ejercicio.

Los resultados positivos se consolidaron en 1889, año en que la percepción media duplicó la del primer ejercicio. Frente a las 125.188,54 pesetas de gastos de explotación, se percibieron 152.487,76 pesetas de ingresos, lo que generó un beneficio de 27.299,22 pesetas cantidad que, unida al remanente del año anterior, permitió, por primera vez en la historia de la Compañía, repartir un dividendo del 3% entre sus accionistas. Este porcentaje se mantendría en los siguientes dos ejercicios.

En los años 1890 y 1891 se mantuvo el crecimiento de los viajeros transportados y de los ingresos generados, aunque los gastos también aumentaron de forma proporcional, por lo que el coeficiente de explotación se mantuvo alrededor del 80%. Una demanda inesperada y significativa fue la que proporcionó el hundimiento, en la

³³⁰ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1896*, p. 4.

³³¹ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1887*, p. 13.

³³² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 52.

zona de Inchaurreondo, de una gran trinchera y del acueducto de abastecimiento de aguas de la ciudad procedente de Choritoquieta, sobre la vía del ferrocarril del Norte, suceso acaecido la madrugada del 6 de abril de 1891.

La reacción de la Compañía del Tranvía ante el incidente fue inmediata, tal y como recogía el diario *El Guipuzcoano* al día siguiente en su crónica,

A primera hora presentose al representante de la compañía del ferrocarril del Norte, el señor Calisalvo, en nombre de la compañía del Tranvía de San Sebastián, ofreciéndose a transportar todos los viajeros de los trenes desde San Sebastián a Pasajes y viceversa.

La compañía del Norte aceptó, desde luego, la oferta de la compañía del tranvía, y ya en el tren mixto de la mañana se puso en práctica medio tan propicio para el trasbordo. Los trenes, al llegar a San Sebastián se detenían. Los viajeros que conducían instalábanse en los coches del tranvía y sus equipajes se trasladaban así mismo bien a las vagonetas del tranvía bien a los camiones de la central.

El trayecto de San Sebastián a Pasajes se hacía tan rápidamente como posible era realizar todas las operaciones de cargue y descargue de equipajes y, acompañados de personal del tren, iban a Pasajes donde otro tren los conducía a Irún y a Francia.³³³

Como señalaba la prensa, inmediatamente se organizó un servicio de tranvías desde la estación de San Sebastián hasta Ancho, para garantizar el trasbordo de los viajeros mientras durasen los trabajos de reconstrucción de la trinchera afectada por el hundimiento, obras que no concluyeron hasta el día 28 del mismo mes. Este servicio extraordinario generó una percepción de 15.025 pesetas, lo que contribuyó a cerrar el ejercicio con 221.660,45 pesetas de ingresos, la cifra más alta que se lograría alcanzar durante todo el periodo de explotación del tranvía con motor de sangre.³³⁴

A partir de 1892 y hasta el final de la explotación del servicio con el motor de sangre en 1897, los ingresos experimentaron una ligera tendencia a la baja como consecuencia de la menor demanda en los meses de verano motivada por la menor afluencia de veraneantes en la ciudad. En efecto, la temporada estival de 1892 se vio condicionada por los rumores sobre una posible epidemia de cólera que no se llegó a declarar, en 1894 se resintió el tráfico del ramal de la estación como consecuencia de la apertura de una pasarela peatonal de enlace sobre el río Urumea que facilitó los desplazamientos a pie desde el centro de la ciudad, en 1895 se constató un retraso en la «venida de la colonia veraniega», mientras que en los dos últimos ejercicios, la situación política del país ante la crisis cubana, retrajo también el movimiento de turistas en la capital guipuzcoana.³³⁵

Como se ha señalado, la construcción de la pasarela peatonal sobre el Urumea redujo de forma considerable la utilización de los servicios del tranvía a la estación, así como la demanda de los servicios especiales que se organizaban con motivo de las corridas de toros que se celebraban en el coso de Atocha. Por ello, el 14 de abril de 1897, debido a las pérdidas que arrojaba su explotación, la Compañía del Tranvía decidió proceder a la supresión de esta línea. El 30 del mismo mes circularon por última vez los tranvías de mulas en este trayecto y pocos días después se levantó la vía, operación que quedó concluida el 12 de mayo de 1897.³³⁶

³³³ *El Guipuzcoano*, N° 834, 7 de abril de 1891, pp. 1-2.

³³⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 2, p. 340.

³³⁵ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1892, 1894, 1895 y 1896*, pp. 4, 5, 7 y 5.

³³⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 7, pp. 50B, 82 y 59B.

Frente a la baja de los viajeros durante la temporada estival, los meses de invierno experimentaron un tímido incremento de la demanda, síntoma de que, poco a poco, el tranvía se convertía en un medio de transporte de uso común para los ciudadanos de San Sebastián. De este modo, mientras la proporción de ingresos en 1891 fue del 46,7% en los meses de julio, agosto y septiembre y del 53,3 los restantes nueve meses del año, en 1897 el porcentaje fue de 44,2 en verano y del 55,8 en invierno.

La propia Compañía del Tranvía intentó incentivar la utilización de sus vehículos por parte de colectivos de obreros, con la organización de servicios económicos a precio reducido, como es el caso del establecido el 1 de febrero de 1896. Este servicio consistía en un tranvía especial que partía a las 6 de la mañana desde las cocheras de Ategorrieta hacia Venta-Berri, barrio en el que se habían implantado diversas fábricas como la de cervezas de los señores Kutz, la de jabones de Lizarriturry y Rezola o la de corsés de los señores Farcy y Oppenheim. En este caso, la tarifa era de 5 céntimos por sección, es decir, con un descuento del 50% respecto al importe normal del billete. Asimismo, este precio se hizo extensivo a los obreros que tomaran los servicios regulares con salida desde cocheras entre las 7 y las 7'45. Sin embargo, esta medida no encontró la esperada respuesta, por lo que un mes más tarde fue suprimida.³³⁷

Tabla 12. Recaudación mensual de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-1897

(en miles de pesetas)

	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897
Enero		2,8	6,3	6,6	8,5	10,5	9,1	9,1	8,6	9,4	9,2
Febrero		2,3	6,1	6,5	8,9	8,9	9,0	8,6	7,8	8,8	9,3
Marzo		3,1	7,6	7,8	10,9	8,9	10,7	11,2	10,5	11,0	11,7
Abril		3,3	7,4	11,2	12,8	10,9	12,3	10,7	10,9	11,1	10,8
Mayo		4,8	8,4	11,3	12,9	11,4	13,3	13,1	11,7	11,7	11,9
Junio		5,7	11,1	15,0	13,2	14,2	14,2	14,1	14,2	13,1	14,6
Julio	4,8	12,9	17,6	24,4	24,7	23,1	24,3	25,4	23,2	21,6	22,2
Agosto	11,8	22,6	30,4	41,1	45,5	41,1	41,9	38,0	38,1	35,5	33,1
Septiembre	6,6	16,5	22,1	31,8	32,0	30,1	27,3	30,2	31,0	29,1	28,1
Octubre	3,2	9,2	11,1	16,3	15,2	13,7	14,1	14,1	14,8	13,6	14,2
Noviembre	2,5	9,0	8,2	9,9	9,0	10,2	9,6	10,5	10,8	9,6	11,9
Diciembre	2,1	7,7	7,1	9,2	10,1	10,1	10,7	10,0	10,6	9,9	11,1
Total	31,8	100,3	143,9	191,8	218,8	193,5	197,0	195,2	192,8	186,3	188,5

Fuente: Libros de recaudación diaria de la Compañía del Tranvía de San Sebastián Nº 1 y 2

Pese a la ligera caída de los ingresos que registró la empresa a partir de 1892, los gestores de la Compañía del Tranvía supieron mantener e incluso incrementar los beneficios de la explotación, gracias al recorte de los gastos. Ante la menor demanda durante el verano, se redujeron los servicios, se ajustaron los turnos de personal con

³³⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, pp. 29 y 39.

el fin de contar con la plantilla estrictamente necesaria y se establecieron nuevas fórmulas de gestión como el alquiler de caballos de refuerzo en la temporada estival, opción que resultaba más económica que la compra y posterior venta del ganado excedente en invierno ya que esta última opción representaba una notable depreciación debido al precario estado del ganado después del duro trabajo realizado.³³⁸ En consecuencia, a partir de 1892 se registra una constante reducción del gasto que pasó de las 184.150,85 pesetas del ejercicio anterior a las 138.388,66 pesetas de 1896, último en que la explotación se realizó exclusivamente con motor de sangre.

Dado que el ligero retroceso de los ingresos se vio compensado por una notable contención del gasto, la Compañía del Tranvía pudo incrementar el beneficio, lo que permitió repartir a sus accionistas un dividendo que osciló entre el 3,37% y el 5%. En definitiva, aunque el tranvía de San Sebastián no resultó, durante el periodo de explotación con motor de sangre, un negocio brillante, fue capaz de ofrecer a sus accionistas una pequeña remuneración al capital invertido en la empresa. Además, dado que durante todo este periodo no se vieron en la necesidad de desembolsar el último dividendo pasivo del 10% hasta el inicio de las obras de electrificación, el rendimiento de sus títulos fue ligeramente superior. Por tanto, se puede afirmar que lograron cubrir su doble objetivo de realizar una inversión razonable al mismo tiempo que dotaban a su ciudad de un importante servicio público.

Tabla 13. Resultados de explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1887-1897)						
Año	Ingreso viajeros	Media diaria recaudación	Ingresos totales	Gastos	Coeficiente	Dividendo
1887	31.803,80	192,75	32.369,00	42.572,99	131,5	
1888	100.353,40	274,19	101.506,95	89.017,47	87,6	
1889	143.951,75	394,38	152.487,76	125.188,54	82,1	3 %
1890	191.835,55	525,57	200.042,73	158.902,08	79,4	3 %
1891	218.896,20	599,71	221.660,45	184.150,85	83,1	3 %
1892	193.583,00	528,91	196.678,20	144.990,01	73,7	4 %
1893	197.090,60	539,97	213.902,93	137.461,96	64,2	5 %
1894	195.225,45	534,86	200.061,40	145.351,37	72,6	4,5 %
1895	192.817,80	528,26	197.234,90	135.512,99	68,7	5 %
1896	186.344,30	509,13	187.241,10	138.388,66	73,8	3,37 %
1897	188.588,95	516,68	190.600,94	123.971,94	65,0	4 %

Fuente: *Memorias de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-1897*

3.7.- EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Durante los años en los que el servicio de tranvías de San Sebastián fue explotado mediante el motor de sangre, la gestión de la empresa fue realizada por el Consejo de Administración en primera persona. Sus miembros realizaban un seguimiento estricto de la actividad diaria y asumían las funciones que en empresas de esta clase corresponderían a la figura de director gerente o la de jefe de explotación. Su celosa

³³⁸ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1892*, p. 4-5.

actuación ha quedado reflejada en las Actas de sus reuniones semanales en las que trataban todos los asuntos relativos tanto a las obras como a los más mínimos detalles del servicio diario. Como sus propios rectores señalaban, era su aspiración alcanzar

...una administración clara y económica cual corresponde a la índole de nuestra Compañía y una acción constante pero meditada que garantice los intereses que a su cargo tiene. Para la realización de estos propósitos nunca le faltará la voluntad más decidida y el más firme convencimiento de que este debe ser el carácter que debe imprimirse a nuestra Compañía, así como tiene la fé más inquebrantable en su porvenir.³³⁹

La proximidad con la que los miembros del Consejo trataban todos los asuntos relativos a la explotación y su directa implicación personal hasta en los asuntos más nimios, provocó algunas situaciones chocantes como la que denunciaba el diario *La Libertad* en junio de 1890:

Ayer, un amigo nuestro, en compañía de los suyos, montó en el tranvía, con dirección a Pasajes. Cuando el coche llegó a la cervecería del Sr. Kutz, un sujeto que iba en la delantera, se acercó a nuestro amigo, le tocó en la espalda, y sin más cortesía, le preguntó si llevaba billete.

Al llegar el tranvía a las cocheras, el sujeto en cuestión llamó al interventor, y le mandó que pidiese al conductor los billetes. Por lo que hace a nuestro amigo, presentó los suyos, y se enteró entonces de que dicho sujeto pertenecía al Consejo de Administración de la Compañía.

Que ésta vigile a sus empleados, es natural; pero bien pudieran sus consejeros ser más considerados con el público, y no olvidar las buenas formas. Para vigilar a los cobradores, no es preciso molestar a los viajeros, dignos, por todos los conceptos, de que se les guarden las consideraciones a que siempre es acreedor el que paga.³⁴⁰

En efecto, que un miembro del Consejo de Administración de una empresa de transporte realizase por cuenta propia labores de conRAINTERVENCIÓN resulta como mínimo llamativo.

Como ya se ha indicado, todas las semanas el Consejo de Administración se reunía en las oficinas de la Compañía sitas en el Nº 7 de la Plaza Vieja. También eran frecuentes las visitas de sus miembros a las cocheras y cuadradas de Ategorrieta, así como la celebración de Juntas extraordinarias para tratar asuntos monográficos de urgencia o gran importancia. Para un control más estricto de las diversas áreas de actividad de la empresa, los consejeros se distribuyeron en tres comisiones de control: economía, explotación y obras. En 1893 la primera estaba compuesta por los señores Machimbarrena, Atanasio Osácar y Echeverría, la segunda por los señores Calisalvo, Otamendi y Saralegui y la tercera por los señores Egaña, Arsuaga y León Osácar.³⁴¹ Uno de los miembros más activos fue José Otamendi, cuyas constantes intromisiones en el servicio diario provocaron numerosas fricciones con el jefe de movimiento y el veterinario.³⁴²

Por lo que respecta a los cambios que se produjeron en la representación del Consejo de Administración de la Compañía, todos ellos se debieron a fallecimientos, por tanto,

³³⁹ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio 1887*, p. 15.

³⁴⁰ *La Libertad*, Nº 481, 13 de junio de 1890, p. 2.

³⁴¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3, p. 199.

³⁴² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, p. 350 y Nº 4, p. 27.

no se produjo ningún relevo por variaciones en el cuerpo social o por simple decisión de los accionistas. La primera baja se registró en julio de 1890, con la muerte de José María Elizarán.³⁴³ Un año más tarde, y en un breve lapso de tiempo, pasaban a mejor vida dos de los principales impulsores del proyecto, José y Ramón Brunet, el primero el 15 de abril y el segundo el 18 de mayo de 1891.³⁴⁴ Por su parte, José Saralegui falleció en noviembre de 1895.³⁴⁵

Las únicas excepciones a la afirmación anterior fueron las de Eusebio García Lejarraga, primer concesionario de la línea quien, el 19 de noviembre de 1891, vendió sus últimas acciones a *Brunet y Compañía*³⁴⁶ y, sobre todo, la de Fermín Machimbarrena, que abandonó la presidencia «por no tener fe en la transformación eléctrica acordada por el Consejo y a fin de no discrepar de la opinión sustentada en el Consejo».³⁴⁷

Tabla 14. Miembros del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián		
Nombre	Cargo	Años
Ramón de Brunet	Presidente	1887-1891
Fermín Machimbarrena	Presidente	1893-1896
Atanasio Osácar	Presidente	1896-1897
José de Brunet	Vicepresidente	1887-1891
Fermín Machimbarrena	Vicepresidente	1891-1893
Atanasio Osácar	Vicepresidente	1893-1896
Luis Calisalvo	Vicepresidente	1896-1897
Atanasio Osácar	Vocal	1887-1893
Eusebio García	Vocal	1887-1891
Luis Calisalvo	Vocal	1887-1896
Manuel José Arsuaga	Vocal	1887-1897
José María Elizarán	Vocal	1887-1890
Fermín Machimbarrena	Vocal	1887-1891
Francisco de Egaña	Vocal	1887-1897
José Otamendi	Vocal	1890-1897
José Saralegui	Vocal	1891-1895
León Osácar	Vocal	1891-1897
Diego Echevarría	Vocal	1893-1897
José Antonio Bernard	Vocal	1896-1897
Justo Sansinenea	Vocal	1896-1897
Blas de Escoriaza	Secretario	1887-1897
Fuente: <i>Memorias de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-1897</i>		

³⁴³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 2, p. 193.

³⁴⁴ *El Guipuzcoano*, N° 843, 16 de abril de 1891, p. 2 y N° 876, 19 de mayo de 1891, p. 2.

³⁴⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 2, pp. 350-351 y N° 6, p. 12.

³⁴⁶ AMVF, Fondo CTSS, Registro de accionistas N° 1, p. 2.

³⁴⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 6, p. 85.

3.8.- LOS TRABAJADORES

La gestión de los recursos humanos de la Compañía del Tranvía de San Sebastián estuvo marcada desde sus inicios por la más absoluta improvisación. De este modo, muchos de los aspectos relativos a esta materia se fueron solventando sobre la marcha, sin una planificación previa.

Buena muestra de la veracidad de esta afirmación la aportan los reglamentos que debían regir la organización de las actividades correspondientes a cada una de las diversas categorías laborales de la empresa y que no comenzaron a redactarse hasta mayo de 1888. Es decir, durante los primeros diez meses de explotación, no estaban claramente definidas las funciones de los trabajadores, lo que, sin duda, tuvo que generar fricciones de todo tipo.³⁴⁸

A partir del 15 de mayo de 1888, las diversas categorías laborales de la Compañía del Tranvía de San Sebastián quedaron agrupadas en las siguientes secciones:

- Oficinas, que agrupaba al personal que desarrollaba sus funciones en el área de administración, repartido en las categorías de oficial, auxiliar y portero.
- Movimiento, que agrupaba a todo el personal vinculado a la circulación de tranvías y al mantenimiento de la infraestructura. Estos se repartían a su vez, en las categorías de jefe de movimiento, conductores, mayores y guardavías.
- Cuadras, que agrupaba todos los trabajadores dedicados al cuidado de la fuerza motriz del tranvía, es decir, veterinario, jefe de cuadras, herrador y mozos de cuadra.

Los derechos de los empleados de la Compañía, al igual que sucedía en cualquier otra empresa del entorno, eran verdaderamente limitados. Salvo el de trabajar y cobrar un magro salario, que salvo en las categorías más altas era diario, es decir, únicamente se cobraba por día trabajado, no tenían otros derechos hoy comunes entre la clase obrera.

En efecto, en los primeros años de actividad de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, sus empleados trabajaban todos los días de la semana sin excepción y en muchos meses ni siquiera disfrutaban de un día de descanso, algo que fácilmente se puede constatar mediante la consulta de los registros anuales de personal. Por ejemplo, los datos correspondientes al año 1893 indican que en enero, de los doce conductores en activo, cinco trabajaron en todos y cada uno de los 31 días del mes, uno disfrutó de media jornada libre y los seis restantes de un único día libre sin remuneración. Entre los mayores la situación no era más halagüeña, ya que cinco no descansaron ninguna jornada, otros cinco gozaron de un día festivo y, por último, uno de ellos estuvo cinco días de baja por enfermedad, seis de permiso y también disfrutó un día libre sin sueldo.³⁴⁹

Esta situación se reproducía mes a mes de forma invariable. Por ejemplo, en abril, de 390 jornadas que debían cubrir entre los trece conductores en activo, solamente se tradujeron en festivos o en baja por enfermedad 26 días es decir, una media de dos días al mes por empleado, mientras que en el caso de los mayores la media de este colectivo, también formado por trece trabajadores, fue inferior, ya que únicamente se repartieron de 22 días de descanso. El mes siguiente, los conductores se distribuyeron 22 días y los mayores veinte días y medio de descanso.³⁵⁰

Si el descanso disfrutado por los trabajadores en la temporada baja era escaso, durante el verano sencillamente era inexistente. De este modo, salvo alguna baja por enfermedad, a lo largo de los meses de julio, agosto y septiembre, ninguno de los conductores y mayores de la Compañía del Tranvía de San Sebastián disfrutó de

³⁴⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 1, pp. 123-146.

³⁴⁹ AMVF, Fondo CTSS, Personal, ejercicio de 1893, pp. 2-7.

³⁵⁰ AMVF, Fondo CTSS, Personal, ejercicio de 1893, pp. 20-34.

descanso alguno, acudiendo a diario, durante más de noventa días seguidos, a su puesto de trabajo, donde realizaban jornadas de doce y más horas.³⁵¹

El despido era una potestad exclusiva del Consejo de Administración y no cabía recurso alguno en su contra ni tampoco se percibía indemnización de ninguna clase. No había transcurrido siquiera un mes desde la inauguración del servicio cuando se expulsó de la plantilla de la Compañía del tranvía al conductor Arbide y al mayoral Biquendi, el primero, según el Registro de personal de la empresa, «por su mal comportamiento, inutilidad en el cumplimiento de su deber y abandono del servicio», mientras que el segundo lo fue por «no conocer su oficio y causar una avería de consideración en un coche».³⁵²

Dado que no existía ninguna limitación a la hora del despido, todos los años, ante el inicio de la temporada invernal se reducía la plantilla sin mayor problema, eso sí, tras seleccionar el personal cesante «inspirados en el más recto criterio, utilizando los servicios de aquellos que por su buena conducta y aptitud son acreedores a continuar en el desempeño de sus cargos». De hecho, los despedidos podrían volver al servicio en cuanto la Compañía tuviera necesidad de aumentar el personal, pero para ello establecía un turno basado en la aptitud y no en la antigüedad de cada uno de ellos.³⁵³

La Compañía podía recurrir a los servicios de los trabajadores a su antojo. Como caso extremo cabe señalar la actuación de la empresa durante una grave epidemia de gripe, erróneamente denominada en algunos medios de comunicación como dengue y en otros con el término más popular de «trancazo», que asoló media España durante el invierno de 1890, con una importante secuela de muertos.³⁵⁴ Ante las elevadas bajas entre el personal contagiado por la enfermedad, la empresa decidió que todos los trabajadores deberían presentarse en las cocheras de Ategorrieta a las siete de la mañana, con el fin de cubrir las bajas que se pudieran producir y evitar de este modo una interrupción del servicio. Una vez cubiertas las plazas, los trabajadores sobrantes regresaban a sus domicilios, sin percibir ningún haber por el tiempo dedicado a la empresa. Esta situación se mantuvo desde el 5 hasta el 16 de enero.³⁵⁵

Hasta principios de 1889, los trabajadores de la Compañía del Tranvía de San Sebastián no contaron siquiera con una caja de socorro que garantizase una mínima asistencia en caso de enfermedad. El 21 de enero de dicho año, el Consejo de Administración, sin tener en consideración en ningún momento la opinión de sus empleados, decidió constituir un fondo de socorro, financiado prácticamente en su totalidad a partir de las aportaciones directas e indirectas de los propios trabajadores. Para ello redactó un estricto reglamento que regulaba su funcionamiento de acuerdo al siguiente articulado:

1º.- Todo empleado comprendido en el artículo 3º y que forme parte del personal de la Compañía, se someterá al presente reglamento referente a la caja o fondo de socorro.

2º.- El servicio general de la caja de socorro se hará por la Compañía. Comprende los cuidados facultativos en caso de accidente contraído en el servicio o por enfermedad adquirida durante la permanencia al servicio de la Compañía.

3º.- Los empleados que tienen participación en el fondo de socorro son: conductores, mayoresales, mozos de cuadra, guarda-vías y demás que con la antelación debida sean inscritos para ese objeto.

4º.- Quedan excluidas del socorro las heridas o enfermedades contraídas fuera del servicio o sean las resultantes de suicidios, mutilaciones voluntarias, riñas y

³⁵¹ AMVF, Fondo CTSS, Personal, ejercicio de 1893, pp. 44-7.

³⁵² AMVF, Fondo CTSS, Registro de Personal N° 1, pp. 3 y 41.

³⁵³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 2, pp. 21 y 29.

³⁵⁴ *La Unión Liberal*, 2 de enero de 1890, p. 2 y *La Vanguardia*, 7 de enero de 1890, p. 2.

³⁵⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 2, pp. 79 y 81.

embriaguez. Tampoco tendrán derecho al socorro pecuniario ni a medicamentos:

Los que no han sido dados de baja en el servicio por el médico de la Compañía.

Los que están afectados de enfermedades crónicas o que provengan de abandono.

Los que adquieran enfermedades por su mala conducta.

Los que se hallen afectados de enfermedades anteriores a su ingreso en la Compañía.

Los que no sigan exactamente las prescripciones del médico de la Compañía y los que durante su enfermedad se ausenten de su domicilio sin autorización.

5º.- Los socorros por accidentes en acto del servicio se computarán siempre que no sean originados por torpeza del herido, como los de las enfermedades citadas en el artículo siguiente. En caso de que el accidente sea grave y produzca la muerte o la invalidez, el Consejo de Administración determinará la cantidad que debe concederse al inválido o a su familia.

6º.- En caso de suspensión del servicio a causa de una enfermedad adquirida con la salvedad de las condiciones insertas en el presente Reglamento, se asignará al empleado, además de los cuidados facultativos, un socorro consistente en la mitad de su haber diario.

7º.- El derecho de socorro de que queda hecha mención en el artículo anterior, comenzará a regir desde el día en que el médico de la Compañía certifique la enfermedad. El socorro a que se hace referencia solo se abonará durante 60 días, límite máximo fijado para las enfermedades.

8º.- Todo empleado enfermo deberá participar antes de cesar en el servicio a su jefe respectivo, quién a su vez dará inmediata cuenta a la Dirección para que esta, sin pérdida de tiempo, adopte las disposiciones necesarias a fin de que sean suministrados los auxilios facultativos al enfermo.

9º.- El servicio médico se hará exclusivamente por el médico de la Compañía nombrado por el Consejo, quién expedirá los certificados de baja y alta del enfermo para los efectos del abono del socorro.

10º.- Los empleados recibirán los auxilios facultativos a domicilio. Si el estado del enfermo lo permite, este se personará en casa del médico los días y horas que le sean prescritos.

11º.- En el caso de que el empleado convaleciente no pueda volver a prestar enseguida servicio continuo, el médico podrá asignarle algunos días de descanso y el empleado tendrá, durante estos días, derecho al socorro siempre que la suma total de días de enfermedad y convalecencia no exceda de 60.

12º.- Los medicamentos se facilitarán a los enfermos con arreglo a las recetas del médico, procediendo aquellas de la farmacia que designe el Consejo.

13º.- Los recursos de que dispondrá la Caja de socorros, provendrán:

1º.- de una retención al personal, consistente en un día de haber cada mes.

2º.- De los sobrantes de recaudación entregados por los conductores.

3º.- Del remanente anual del fondo de multas y gratificaciones.

4º.- De las sumas en metálico halladas en los carruajes y no reclamadas por sus dueños.

5º.- De las subvenciones de la Compañía que acuerde el Consejo de Administración.

14º.- En el caso de que un empleado con opción al fondo de socorro, deje de pertenecer a la Compañía, ya sea por haber dimitido su cargo, ya sea por haber sido despedido o por otra causa cualquiera, la retribución de un día de haber cada mes a que se refiere el párrafo 1º del artículo anterior, pertenece desde luego al fondo de socorro, no haciéndose restitución alguna.

15º.- A todos los empleados interesados en este fondo se les proveerá de una cartilla, en la que mensualmente se especifique el estado del fondo con sus alteraciones de ingresos y salidas.³⁵⁶

El hecho de que la cobertura en caso de enfermedad se prolongase hasta 60 días pronto pareció excesivo a los rectores de la Compañía, por lo que este capítulo fue modificado en noviembre de 1889. A partir de esta fecha, únicamente se abonaría el sueldo entero los ocho primeros días, medio jornal los siguientes 22 días y ni un real en los sucesivos. Al mismo tiempo, animaban a sus empleados a inscribirse en alguna de las Sociedades de Socorros establecidas en la capital guipuzcoana para poder ampliar las prestaciones médicas a su exclusiva cuenta.³⁵⁷

Como se ha indicado, incluso el pago de los uniformes necesarios para el servicio corría por cuenta de los trabajadores a través del fondo de masita que se financiaba a través del descuento de un cuarto de céntimo de peseta del jornal diario. Todos los años, se cambiaba la uniformidad según se tratase de la temporada de verano o la de invierno y resulta especialmente llamativo que para el invierno de 1887 se adquiriese la tela para su confección a una casa de París, *Lejeune y Cíe*, aunque su confección fuera luego encomendada al donostiarra Benito Marticorena.³⁵⁸ De cara a la temporada estival siguiente la tela se adquirió a *La Capital de Guipúzcoa*, mientras que en otros inviernos fue común la compra de los afamados paños de Béjar.³⁵⁹

Una vez concluida la construcción de toda la línea, la plantilla de trabajadores se estableció en poco menos de medio centenar de personas. Por ejemplo, para el invierno de 1891 a 1892, se dispuso de trece conductores, otros tantos mayoresales, cuatro mozos de cuadras, tres guardavías, cinco suplentes de conductores, cinco suplentes de mayoresales y seis suplentes de mozos de cuadras. Por su parte, para el verano siguiente la plantilla efectiva incrementó hasta los cincuenta y seis empleados repartidos entre dieciséis conductores, la misma cifra de mayoresales, siete mozos de cuadras, tres guardavías, cuatro peones de vía, tres suplentes de conductor, cinco suplentes de mayoral y dos suplentes de mozos de cuadra. Además, los mozos de cuadra eran polivalentes, es decir, en caso de que lo exigiera el servicio, debían asumir las funciones de mayoral.³⁶⁰

Cualquier falta de los trabajadores era tratada por el Consejo de Administración, órgano que decidía la sanción a imponer, sin que, por lo general, el afectado tuviera opción de ser escuchado. Los castigos oscilaban, desde la simple amonestación por el descuido de no cobrar el billete a un viajero, a la reducción de la cuarta parte del jornal del día de un mayoral por la caída de un caballo a su cargo, la pérdida de un día de franqueo por presentarse con retraso al servicio o por hacerlo mal aseado o uniformado, o a tres días de haber por faltar al respeto a un superior.³⁶¹

Faltas más graves como una reyerta pública entre compañeros de trabajo podía ser directamente sancionada con la expulsión. Este mismo castigo era impuesto, para evitar la tentación de provocar algún fraude y, sobre todo, no perjudicar el buen nombre de la empresa, a todo trabajador que fuera sorprendido en una casa de

³⁵⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 287-290.

³⁵⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, p. 51.

³⁵⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 51 y 50.

³⁵⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 169 y 225.

³⁶⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3, pp. 24B y 112B-113B.

³⁶¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, pp. 31, 21, 27 y 52B.

juego.³⁶² Causas de expulsión también podían ser, entre otras, el llevar el tranvía al galope, cuesta abajo y sin frenos, faltar al respeto a los superiores, abandonar el servicio sin justificación, apropiarse de enseres de la Compañía, realizar fraude a la empresa con la reventa de billetes o dormirse durante las horas de trabajo.³⁶³

Por otra parte, los trabajadores también estaban obligados a abonar el importe de las reparaciones de los daños que se pudieran producir en el material móvil en accidentes en los que fueran considerados responsables.³⁶⁴

Por último, cabe señalar que durante este periodo no se ha podido constatar la existencia de ningún movimiento asociativo o sindical entre los trabajadores de la Compañía.

3.9.- DEPENDENCIA TECNOLÓGICA

Antes de cerrar el capítulo dedicado a los diez primeros años de servicio mediante la utilización del motor de sangre en el tranvía de San Sebastián, merece la pena analizar algunos aspectos sobre los condicionantes tecnológicos de la explotación.

Como se ha visto en los capítulos anteriores, todas las obras de infraestructura fueron realizadas por contratistas locales. Sin embargo, el material de vía utilizado era extranjero, en concreto belga, y para completar su montaje se contó con la colaboración de un técnico de la casa *Demerbe*, en concreto el ingeniero Wauthy, quien viajó en diversas ocasiones a la capital guipuzcoana para asesorar a los contratistas respecto al correcto asiento de los carriles y la elaboración de las juntas de unión entre ellos.³⁶⁵ Aunque la Compañía del Tranvía intentó realizar por su cuenta algunas operaciones, como el curvado de carriles, los ensayos efectuados en mayo de 1989 resultaron infructuosos por lo que no tuvieron más remedio que recurrir nuevamente al asesoramiento técnico de los belgas.³⁶⁶

Al igual que los carriles, también los coches empleados en el servicio fueron en su totalidad construidos en Bélgica. Además, durante los primeros años, la dependencia respecto a su fabricante, los *Ateliers de Construction de Malines* era tan estrecha que incluso se solicitaron a esta empresa, en marzo de 1889, los asientos necesarios para la renovación de los que se iban deteriorando por el uso. Es más, en septiembre del mismo año se llegó a encargar hasta una partida de tornillos a este constructor.³⁶⁷ Ciertamente, resultan llamativos estos pedidos cuando en la propia capital de Guipúzcoa existían acreditadas carpinterías industriales como las de Urcola o Ramón Múgica que estaban perfectamente capacitadas para su realización.

Con el transcurso del tiempo, la Compañía del Tranvía amplió la capacidad de sus cocheras de Ategorrieta y estableció en ellas un taller con el propósito de poder realizar en sus instalaciones los trabajos de mantenimiento precisos. En ocasiones éstos se ejecutaban con personal propio, pero en otras se recurría a subcontratas, como es el caso de las reparaciones encomendadas a la empresa *Cerrajería e Insausti* en agosto de 1890.³⁶⁸

Uno de los aspectos que más quebraderos de cabeza provocó en los responsables de la Compañía del Tranvía de San Sebastián fue el de las ruedas. A partir de 1889, debido a su desgaste natural, se planteó la necesidad de adquirir nuevos rodales. Precisamente en este momento se presentó ante el Consejo de Administración el empresario de Elgoibar Pedro Atristraín, quién había patentado un sistema de ejes

³⁶² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, pp. 115B y 84.

³⁶³ AMVF, Fondo CTSS, Registro de Personal Nº 1, pp. 9, 10, 15, 83, 84, y 130.

³⁶⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, pp. 102B.

³⁶⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 106.

³⁶⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 349.

³⁶⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 327 y Nº 2, p. 19.

³⁶⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2, p. 196.

radiales que, en teoría, se adaptaba mejor al paso por las curvas, lo que disminuía el rozamiento y, por tanto, el desgaste de las ruedas.

Seducidos ante las teóricas ventajas de su sistema, la Compañía del Tranvía decidió en abril de 1890 ensayar el sistema de rodales propuesto por Atristraín, por lo que encomendó a la empresa *Cerrajería e Insausti* la adaptación de los coches cerrados números 2 y 4.³⁶⁹ Aunque en principio los resultados de las primeras pruebas, realizadas en noviembre de 1890 fueron esperanzadores, ya que se constató una menor resistencia a la tracción en las curvas y un descenso en el desgaste de los rodales, posteriormente fue preciso retirar de la circulación ambos coches a causa de sus frecuentes descarrilamientos.³⁷⁰

Mientras se desarrollaban las pruebas con el sistema de rodaje propuesto por Pedro Atristraín, la Compañía del Tranvía se vio en la urgente necesidad de adquirir nuevas ruedas, por lo que recurrió nuevamente al mercado internacional para su adquisición. En concreto, en junio de 1891 se recibió un lote de 24 ruedas fabricadas por la empresa alemana *Bergische Stahl Industrie* de Remscheid.³⁷¹

Pese al magnífico resultado del material alemán, los rectores de la Compañía del Tranvía realizaron nuevos intentos para nacionalizar el suministro de ruedas. De este modo, en noviembre de 1893 decidieron adquirir una partida de veinticuatro ruedas fabricadas por *Talleres de Deusto*. Lamentablemente, los rodales suministrados por la empresa bilbaína resultaron a simple vista tan deficientes que, fueron rechazados de inmediato, por lo que nuevamente se vieron en la urgente necesidad de adquirir las ruedas precisas a *Bergische Stahl Industrie*.³⁷²

En abril de 1896 se realizó un nuevo intento de nacionalizar el suministro de ruedas. Para ello se adquirió el lingote de acero necesario a la empresa navarra *Fundiciones de Vera*, y se procedió a su fundición en los talleres de *Cerrajería e Insausti*. Las primeras ruedas se probaron en junio del mismo año en la «jardinera» N° 15, pero un mes más tarde fue preciso retirar este coche del servicio debido a la fractura de varios de sus radios.³⁷³

Pese al nuevo fracaso, la Compañía del Tranvía no cejó en su empeño de nacionalizar la fabricación de ruedas, por lo que en agosto de 1896 encomendó su suministro a la empresa *La Maquinista Guipuzcoana*, directa antecesora de una de las principales industrias del sector ferroviario en la actualidad, la CAF de Beasain. Aunque en las primeras unidades también se constató la rotura de radios, posteriormente parece ser que se pudo solventar este problema.³⁷⁴

A medida que se consolidaba la explotación, la Compañía del Tranvía pudo adquirir los conocimientos necesarios para alcanzar cierta independencia tecnológica e incluso la capacidad necesaria para asesorar a terceros. De este modo, en marzo de 1888 orientó a la nueva empresa de tranvías que se estaba implantando en Gijón sobre las características de los carriles *Demerbe*, y dos años más tarde atendió a las consultas que le formularon los responsables de los tranvías de Zaragoza.³⁷⁵ Sin embargo, la colaboración más estrecha fue la mantenida con otra empresa guipuzcoana, la del tranvía de Irún a Fuenterrabía, a la que llegó a vender material de vía excedente y, tras la electrificación de sus servicios, los remolques «jardinera» 27 y 63.³⁷⁶

³⁶⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 2, pp. 136 y 144.

³⁷⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 2, pp. 249 y 363.

³⁷¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 2, p. 364.

³⁷² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 4, pp. 84, 121B, 131B y 132B-135.

³⁷³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 6, pp. 54B, 110B y 137B.

³⁷⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 2, pp. 121 y 177.

³⁷⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 1, p. 98 y N° 3, p. 7.

³⁷⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 4, p. 50B y N° 7, p. 81.

4.- UNA NUEVA TECNOLOGÍA: EL TRANVÍA ELÉCTRICO (1897-1902)

Como se ha podido ver en el capítulo anterior, el 22 de octubre de 1897 los nuevos coches eléctricos tomaron el relevo de las mulas en el arrastre de los tranvías de la capital de Guipúzcoa. Sin embargo, la sustitución del motor de sangre por la fuerza mecánica era una vieja aspiración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián que se remonta prácticamente a los orígenes de la empresa.

4.1.- LOS PRIMEROS PROYECTOS PARA LA SUSTITUCIÓN DEL MOTOR DE SANGRE

Las noticias más antiguas sobre la introducción de la fuerza mecánica en el arrastre de los tranvías se remontan a la temprana fecha del 28 de noviembre de 1887, cuando apenas habían transcurrido cuatro meses desde la inauguración del servicio. En ese día, el Consejo de Administración de la empresa trató por primera vez sobre la posibilidad de utilizar un novedoso sistema de tracción, mediante aire comprimido, que había desarrollado a partir del año 1875 el ingeniero francés Louis Mekarski.³⁷⁷

Mekarski había diseñado un modelo de tranvía automotor dotado de unos motores alternativos similares a los de vapor, pero que en lugar de ese gas empleaban la fuerza del aire comprimido para impulsar sus pistones. Para su funcionamiento era preciso disponer de una instalación fija de producción de aire comprimido, a treinta bares de presión, y una red distribuidora del fluido. Ante la inexistencia de otro tipo de motor, esta central funcionaba con máquinas de vapor pero, al situarse en el extrarradio, sus emisiones de humo y ruidos, no resultaban especialmente molestas.

A partir de la central de producción, se establecía una red de distribución, paralela a las líneas de tranvías y, en las principales paradas, se instalaban tomas de aire comprimido, desde las que se podía repostar en pocos minutos la carga necesaria para continuar con el servicio. Este tipo de vehículos fueron utilizados principalmente en Francia, tanto en París como en otras ciudades como Vichy, Aix-les-Bains, La Rochelle y, sobre todo, en Nantes, donde Mekarski inició la explotación de su sistema en 1879 y, gracias a su buen funcionamiento, se mantuvo hasta 1917.³⁷⁸

En diciembre de 1887, el propio Mekarski se dirigió al Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián para presentar diversas propuestas de sustitución del motor de sangre por sus nuevos vehículos impulsados por la fuerza del aire comprimido, acompañadas por un presupuesto estimado del coste de la transformación. Sin embargo, la iniciativa no tuvo mayor recorrido.³⁷⁹

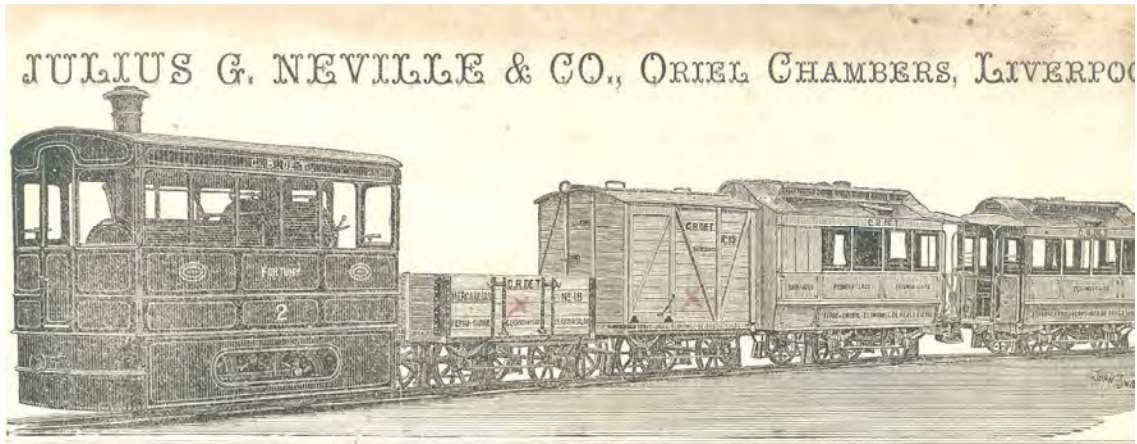
Tras la inauguración de la prolongación de la línea hasta Pasajes, la compañía del tranvía volvió a considerar la posibilidad de sustituir el motor de sangre, sistema de tracción que ya comenzaba a mostrar sus limitaciones en un recorrido que superaba los seis kilómetros y que, además, se veía dificultado por las duras rampas existentes entre Ategorrieta y Herrera. Por ello, el 20 de agosto de 1888 decidieron solicitar a la dirección de Obras Públicas la autorización pertinente para poder emplear locomotoras de vapor «en previsión de necesidades ulteriores y a fin de facilitar la tracción en el trayecto de la desviación».³⁸⁰

³⁷⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 62.

³⁷⁸ Michel Bigey, *Le tramway Nantais*, pp. 26-28.

³⁷⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 69.

³⁸⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 208.



Documento nº 13: La Compañía del Tranvía de San Sebastián se interesó por la aplicación de la tracción vapor en sus tranvías. En la imagen, correspondencia mantenida al respecto con la casa británica de Julios G. Neville & Co. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián. Expediente Nº 3.

El motor de vapor no alcanzó gran difusión en los tranvías, ya que no se adaptaba con facilidad a los entornos urbanos en los que debían prestar servicio, debido al humo, las emisiones de vapor y los ruidos que producían las locomotoras. Pese a estas limitaciones, a partir de 1873 diversas ciudades europeas aplicaron la tracción vapor en sus transportes urbanos mediante locomotoras convencionales que, por lo general, eran cubiertas con un carenado que les proporcionaba una apariencia exterior similar a la de un coche de tranvía.

Por lo que respecta a nuestro país, los tranvías de vapor alcanzaron cierta difusión. De hecho, a finales del siglo XIX se explotaban con este sistema de tracción las siguientes líneas:

- Madrid a Vallecas, de 13 kilómetros de longitud
- Barcelona a Badalona, 10 kilómetros
- Barcelona a Gracia, San Gervasio y Sarriá, 6 kilómetros
- Barcelona al Clot y a San Andrés, 5 kilómetros
- San Juan de Horta (Barcelona) a Sagrera, 3 kilómetros
- Pontevedra al puerto de Marín, 7 kilómetros
- Santander al Sardinero (Gandarillas), 5 kilómetros
- Santander al Sardinero (Pombo), 3 kilómetros
- Valencia a Puebla de Farnals, 10 kilómetros
- Valencia a Villanueva del Grao, 4 kilómetros
- Grao de Valencia al Cabañal, 2 kilómetros
- Avilés a la playa de Salinas, 5 kilómetros
- Las Palmas de Gran Canaria al puerto de la Luz, 13 kilómetros³⁸¹

La longitud de las líneas en explotación en 1898 sumaba un total de 86 kilómetros, lo que representaba el 28% de los tranvías en servicio en España en dicha fecha. Como

³⁸¹ E. de la Torre, *Anuario de Ferrocarriles, 1898*, pp. 190-191.

se puede apreciar, la mayoría de los tranvías de vapor operaban en Barcelona, Santander y Valencia. Asimismo, funcionaban diversas líneas interurbanas que, aunque desde un punto de vista legal se habían establecido en virtud a concesiones de tranvías, sus características técnicas eran más propias de un ferrocarril económico de vía estrecha. Este es el caso, entre otros, de las líneas de Manresa a Berga, de Cartagena a La Unión, de Reus a Salou y, sobre todo, la de Onda al Grao de Castellón, cuyos trenes ofrecían un espectacular recorrido urbano por las principales calles de la capital provincial.

En principio, el expediente de sustitución del motor de sangre por el de vapor se tramitó favorablemente en la Dirección de Obras Públicas del Ministerio de Fomento, de modo que el 7 de diciembre de 1888 el Boletín Oficial de la Provincia publicaba un decreto del Gobernador Civil por el que se autorizaba el cambio de tracción, al mismo tiempo que señalaba un plazo de treinta días para la presentación de alegaciones por los potenciales afectados.³⁸²

Mientras se tramitaba el expediente de transformación del sistema de tracción, los rectores de la Compañía recabaron información sobre diversos modelos de locomotoras de vapor para tranvías, como es el caso de las ofertadas por la firma británica *Julius Neville*.³⁸³ Sin embargo, el entusiasmo inicial pronto se vio frenado ante la oposición del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la Diputación de Guipúzcoa, quien se opuso firmemente a la utilización de locomotoras de vapor a lo largo de las carreteras provinciales en las que estaban implantadas las vías del tranvía.

El veto de la Diputación limitó la posibilidad de utilizar el motor de vapor al tramo de la desviación comprendido entre Ategorrieta y Herrera, establecido en explanación propia de modo similar a un ferrocarril convencional. Sin embargo, aunque esta sección era en realidad la que más dificultades presentaba para la explotación con el motor de sangre dada su acusada pendiente, el empleo de máquinas de vapor en este corto trayecto habría implicado constantes maniobras para la sustitución de mulas por locomotoras y viceversa en ambos extremos, lo que complicaría sobremanera la explotación y no compensaría los beneficios que aportaría la tracción mecánica. En consecuencia, la alternativa del vapor pronto cayó en el olvido.³⁸⁴

Junto al aire comprimido y el vapor, la novedosa tracción eléctrica adquirió un notable desarrollo en los últimos años del siglo XIX, hasta el punto que, en poco tiempo, se convertiría la mejor alternativa para la sustitución del motor de sangre en los tranvías.

Los orígenes de la tracción eléctrica se remontan a los ensayos que realizó con un modelo a escala el norteamericano Thomas Davenport en 1834, experiencia que se convirtió en el primer paso para la evolución de los futuros motores de corriente continua. Más tarde, el francés Gaston Planté desarrolló las primeras baterías de acumuladores mediante electrodos de plomo, que eran capaces de proporcionar al vehículo cierta autonomía.

En 1879, el mismo año en que Edison patentó la lámpara incandescente, Werner Siemens construyó y explotó el primer sistema ferroviario impulsado por tracción eléctrica, un pequeño tren que aseguraba el transporte de los visitantes de la Exposición de Comercio celebrada en Berlín dicho año y en la que durante cuatro meses transportó a 86.000 personas. Dos años más tarde, Siemens, junto a su socio Johann Georg Halske, aplicó la fuerza eléctrica a un tranvía establecido en la localidad de Lichterfelde, cerca de Berlín. En esta pequeña línea, de dos kilómetros de longitud, la toma de corriente, a 70 voltios, se efectuaba directamente desde la vía, a

³⁸² *Boletín Oficial de la Provincia de Guipúzcoa*, 7 de diciembre de 1888, p. 1.

³⁸³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 294-295.

³⁸⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 301.

semejanza de los populares trenes eléctricos de juguete, mientras que un delicado sistema de correas aseguraba la transmisión del movimiento del motor a los ejes.³⁸⁵

En muy pocos años la tecnología de los tranvías evolucionó de forma considerable y fue capaz de superar los dos graves inconvenientes de los primeros prototipos de Siemens: la alimentación de energía y la transmisión de la fuerza del motor.

La solución al problema de la alimentación de energía eléctrica de los tranvías la aportó el ingeniero norteamericano, de origen belga, Charles J. Van Depoele quién desarrolló en 1885 un eficaz sistema de toma de corriente, gracias al tendido de un cable aéreo y un sistema de conexión mediante pértigas o troles. De este modo, se eliminó el peligro que suponía la alimentación a través de los carriles lo que, a su vez, permitió incrementar el voltaje a la tensión de 500 ó 600 voltios, valor que limitaba los efectos perniciosos de las caídas de tensión. Este voltaje se convirtió en universal y, en la actualidad, todavía es utilizado en muchas redes tranviarias clásicas, aunque en las más modernas se ha optado en las últimas décadas por los 750 voltios en corriente continua.

Otro estadounidense, Frank J. Sprague, diseñó en 1887 un sistema de transmisión directa del movimiento de los motores a las ruedas, con el que eliminó definitivamente el problema que generaban las antiguas correas utilizadas en los primeros prototipos.

La primera aplicación conjunta de los desarrollos de Van Depoele y Sprague se realizó en la ciudad norteamericana de Richmond (Virginia), donde los nuevos modelos pronto demostraron su eficacia, especialmente a la hora de superar las duras pendientes de algunas de sus calles. Su éxito pronto fue seguido por una vertiginosa expansión del sistema, de modo que, tan solo cinco años más tarde, Norteamérica ya contaba con dos mil kilómetros de tranvías electrificados y, una década después, en 1902, esta cifra ascendía a más de 35.000 kilómetros. En consecuencia, los Estados Unidos se colocaron a la cabeza del desarrollo tecnológico del nuevo sistema de tracción y empresas como Brill, General Electric, o Westinghouse invadieron el mundo con sus productos.³⁸⁶

Curiosamente, las primeras noticias sobre la tracción eléctrica en la Compañía del Tranvía de San Sebastián se remontan al 11 de febrero de 1889, el mismo día en que la Diputación anunció su rechazo al empleo de locomotoras de vapor en sus carreteras. Poco después, el 18 del mismo mes, la empresa recibió un presupuesto para la sustitución de sus tranvías por nuevos coches eléctricos que funcionarían alimentados mediante acumuladores. Aunque la idea fue desechada debido al elevado coste del proyecto, el Consejo de Administración decidió solicitar al proponente, el señor Bertabol, que valorase la adaptación de los coches existentes así como la posibilidad de realizar con uno de ellos una prueba del sistema.³⁸⁷ Al parecer, la iniciativa no tuvo mayor desarrollo.

Mientras los rectores del tranvía de San Sebastián debatían sobre el sistema de tracción más adecuado para su red, en la vecina capital de Vizcaya se daban los primeros pasos para la implantación de los tranvías eléctricos en sus calles. La iniciativa correspondió a la empresa del tranvía de Bilbao a Santurce, sociedad que en 1889 contrató los servicios del ingeniero Jaime Selby para la electrificación de su línea mediante el sistema de línea aérea.

El desarrollo del proyecto fue seguido con gran interés desde la capital guipuzcoana y, de hecho, el propio Selby ofreció aportar a los rectores del tranvía de San Sebastián

³⁸⁵ Yves Macheferet Tassin et al., *Histoire de la traction électrique*, Vol. 1, pp. 13-27.

³⁸⁶ William D. Middleton, *The time of the trolley*, pp. 60-73.

³⁸⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, pp. 301 y 305.

todos los datos necesarios con el fin de que pudieran valorar la conveniencia de la transformación.³⁸⁸ Sin embargo, tras montar todos los equipos precisos, en el otoño de 1891 se realizaron numerosas pruebas entre Bilbao y Santurce que, lamentablemente, ofrecieron muy mediocres resultados, por lo que este primer intento para implantar este novedoso sistema de tracción en España se tradujo en un estrepitoso fracaso. De hecho, la implantación definitiva del tranvía eléctrico en la capital vizcaína, en todo caso y pese a la frustración inicial, la primera en España, no se lograría hasta febrero de 1896.³⁸⁹



Imagen nº 17: El 1 de febrero de 1896 iniciaba su andadura el primer tranvía eléctrico en España, en concreto, en la línea interurbana de Bilbao a Santurce. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

A lo largo de la última década del siglo XIX, los tranvías eléctricos experimentaron un rápido desarrollo en Europa, progreso que, en buena medida, fue potenciado por los propios fabricantes del material necesario, empresas que en muchas ocasiones llegaron a tomar el control de las viejas concesionarias de tranvías urbanos con motor de sangre. Este fue el caso del primer tranvía español, el de Bilbao a Santurce, en el que participó de forma activa la casa alemana A.E.G. y el de otras muchas ciudades.

Los tranvías de San Sebastián también atrajeron la atención de diversas empresas como la norteamericana *Thomson-Houston International Electric Company* que desde su filial alemana en Hamburgo remitió en la primavera de 1891 diversos informes sobre sus servicios.³⁹⁰ Esta primera propuesta pronto fue seguida por otras presentadas por las principales empresas del sector como es el caso de la *Allgemeine*

³⁸⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 1, p. 372.

³⁸⁹ *El País*, Nº 1.641, 23 de noviembre de 1891, p. 3.

³⁹⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 2 p. 328.

Elektrizitaets-Gesellschaft, más conocida por sus siglas A.E.G.,³⁹¹ la suiza *Oerlikon*,³⁹² la berlinesa *Siemens y Halske*, la *Compañía Alsaciana de Electricidad* de Belfort³⁹³ o *Laveissiere et Fils*, de París.³⁹⁴ Asimismo, también contactaron con la Compañía del Tranvía diversos técnicos independientes, como es el caso del ingeniero Dupuy.³⁹⁵

4.2.- EL CAMBIO DE TRACCIÓN: ¿MODA O NECESIDAD?

Desde la perspectiva actual, no cabe duda que la sustitución del motor de sangre por el eléctrico fue un paso fundamental para la consolidación del tranvía en las principales ciudades europeas y norteamericanas. Sin embargo, a finales del siglo XIX, la situación era bien diferente, ya que la tracción eléctrica era una nueva tecnología con escasos años de experiencia, numerosas patentes, no siempre fiables, y un historial en el que se entremezclaban grandes éxitos con algunos fracasos estrepitosos.

En el momento en que la Compañía del Tranvía de San Sebastián comenzó a estudiar la posible sustitución del motor de sangre por la fuerza mecánica, no había en España ninguna experiencia sobre tranvías eléctricos que sirviera de modelo, salvo el fracasado experimento desarrollado en Bilbao en 1891. En el resto de Europa, el desarrollo del tranvía eléctrico todavía era muy tímido. Por ejemplo, en 1890 se había implantado la primera línea en Francia, en concreto en la ciudad de Clermont Ferrand, en 1893 se inauguró la primera línea italiana en Milán y, en 1895 inició su andadura el primer tranvía eléctrico de la Península Ibérica en Oporto.

Como se verá más adelante, los primeros tranvías eléctricos se instalaron en España en los últimos años del siglo XIX. Este es el caso de Bilbao, en 1896, San Sebastián, un año más tarde, Madrid en 1898, Barcelona y Sevilla en 1899 y Valencia en 1900. Sin embargo, el motor de sangre se mantuvo durante muchos años como la alternativa más sencilla y fiable por lo que, años después de implantarse la tracción eléctrica, todavía se construían nuevas redes hipomóviles, como es el caso de La Coruña, abierta al público el 1 de enero de 1903,³⁹⁶ o Marmolejo (Jaén) en la tardía fecha de 1916.³⁹⁷

Buen reflejo de la incertidumbre que generaban los nuevos sistemas de tracción lo ofrecen las palabras que dirigió el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián a sus accionistas, en la Junta General celebrada el 12 de marzo de 1893. En ella expusieron que:

La tracción eléctrica podrá ser conveniente para Compañías de nueva creación, pero no lo es por ahora para las que, como la nuestra, tienen un capital de importancia invertido en material que tendría que ser desechado, siendo enormes los gastos de instalación y no podría esta Compañía meterse en aventuras ni hacer ensayos que serían ruinosos, como lo ocurrido recientemente a una empresa de Bilbao. Diferentes compañías de electricidad han pedido datos para formular proposiciones de este sistema de tracción y, cuando alguna de estas ofrezca garantías de buen funcionamiento, el Consejo, en vista del resultado que en otras empresas

³⁹¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3, p. 191.

³⁹² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 4, p. 34B.

³⁹³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 5, pp. 47 y 53.

³⁹⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, p. 17.

³⁹⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3, p. 77.

³⁹⁶ Alberte Martínez et al. *Compañía de Tranvías de La Coruña (1876-2005)*, pp. 24-44.

³⁹⁷ Andrés Padilla Cerón, «El tranvía de tracción animal de Marmolejo (Jaén)», pp. 289-292.

observe, estudiará lo referente al caso, sometiéndolo a la Junta. Además, han sido también objeto de la atención del Consejo otros medios de tracción, tales como el aire comprimido, cuyo establecimiento exige gastos de mucha consideración y el de vapor, al que le pusieron inconvenientes por la Diputación que no estaba dispuesta a consentir la circulación de locomotoras en sus carreteras.³⁹⁸

Como se desprende de estas palabras, existían grandes dudas respecto al cambio de tracción, centradas especialmente en el elevado coste de la inversión a realizar, la existencia de otras alternativas tecnológicas en desarrollo y en la falta de experiencia, sobre todo en nuestro país, donde el único intento, realizado en Bilbao, se había saldado con un rotundo fracaso hecho que, probablemente, supuso un freno para la evolución del sistema en España.

Los rectores de la Compañía del tranvía se esforzaron en obtener la más completa información sobre las diversas alternativas al motor de sangre existentes o en desarrollo en aquel momento. Por ejemplo, en octubre de 1891 recibieron diversos catálogos sobre el sistema de locomotoras de vapor *sans foyer*, es decir, sin hogar, lo que permitía eliminar la emisión de humos contaminantes. Sin embargo, para su funcionamiento era preciso disponer en las cocheras de las calderas necesarias para la producción de vapor, así como una red de distribución que, de forma análoga a la de los tranvías de aire comprimido, permitiera repostar los depósitos que alimentaban a sus motores de vapor convencionales.³⁹⁹

Además de las locomotoras *sans foyer*, la Compañía del Tranvía tuvo noticia de los últimos adelantos en la aplicación de la tracción vapor a los tranvías, como es el caso de los automotores sistema Serpollet que, en la última década del siglo XIX adquirieron un notable desarrollo en París.⁴⁰⁰ Asimismo, en octubre de 1895 el vocal José Otamendi insistía ante sus compañeros de Consejo respecto a las locomotoras *sans foyer*, al afirmar que había «leído algunos datos referentes a la tracción por locomotoras sin hogar, la cual resulta mucho más económica que la tracción eléctrica».⁴⁰¹

Además de las diferentes evoluciones del motor de vapor, así como el sistema de aire comprimido antes señalado, la Compañía del Tranvía estudió las diferentes tecnologías que en aquel momento se desarrollaban para la aplicación de la fuerza eléctrica. En principio, una de las más atractivas resultaba la opción de emplear baterías de acumuladores, ya que con ellas se podría evitar la implantación de sistemas de distribución de fuerza a lo largo de la línea, lo que podía compensar la menor potencia y la limitada autonomía de los vehículos.

El caso de los tranvías de acumuladores de París fue seguido con especial interés, ya que en la capital francesa se habían implantado esta clase de vehículos a partir de 1892. Para su funcionamiento, la empresa contaba con un generador, accionado por máquinas de vapor, que alimentaba el sistema de carga lenta de las baterías. Cada vehículo contaba con un grupo de acumuladores que sumaban un peso muerto de 3.800 kilogramos. Uno de los riesgos del sistema era el peligro de que las baterías generasen emanaciones sulfurosas que podían llegar a afectar a los viajeros.⁴⁰²

³⁹⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3, p. 196.

³⁹⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 3, p. 25B.

⁴⁰⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 5, p. 74B.

⁴⁰¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 5, p. 146.

⁴⁰² Clive Lamming, *Paris Tram*, pp. 64 y 79.

Gran Premio en la Exposición Universal 1889



Compañía Francesa
PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SISTEMA
Thomson-Houston
ALUMBRADO ELÉCTRICO Y TRANSPORTE DE ENERGÍA
Apparats Mineros
TRANVIAS ELÉCTRICOS
Compteurs Thomson

E. BERTHIER
AGENTE DE LA C^{IA} PARA ESPAÑA
C. Cuesta de S.^{to} Domingo
MADRID
Dirección Telefónica (Eléctrica - Madrid)

Madrid 23 de Mayo de 1896

Sr. D. Blas Escoriara
San Sebastián.
Muy señores míos:
La presencia del Sr. Berthier, tengo el
honor de remitir a V. el último número
del Boletín "Thomson-Houston".
Aproposito esta ocasión para agradecerle
como de V. atty y s.s.
J. L. B. S. M.
Por el Sr. Berthier.

W. Van der ...

Documento nº 14: La norteamericana Thomson-Houston en Francia fue la primera empresa del sector en remitir información sobre la electrificación de tranvías a la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián. Expediente 4.

Junto a la información obtenida en París, la Compañía del Tranvía también recibió en marzo de 1895 diversas propuestas de la casa berlinesa *Schuckert Werke*, en las que afirmaba que los tranvías de acumuladores presentaban grandes ventajas sobre los alimentados por cable aéreo.⁴⁰³ Además, en el mes de junio del mismo año, una casa

⁴⁰³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 5, p. 82.

de San Sebastián, de la que lamentablemente no ha quedado constancia del nombre, planteó la realización de diversos ensayos adaptando a tal fin uno de los coches cerrados que circulaban en la capital guipuzcoana, sin que la propuesta llegase a prosperar.⁴⁰⁴

A finales del siglo XIX, la instalación de líneas aéreas de alimentación eléctrica encontraba una fuerte oposición en algunos ayuntamientos, que aducían razones estéticas y de seguridad para rechazar su implantación. Para eludir este inconveniente, la casa *Thomson-Houston* propuso a la Compañía del Tranvía de San Sebastián dos alternativas. La primera consistía en electrificar con línea aérea únicamente los tramos en el extrarradio de la capital guipuzcoana. Para poder circular por el corazón de la ciudad, la filial francesa de la *General Electric* norteamericana, consideraba factible enganchar a los tranvías, a su paso por cocheras, unos remolques cargados con baterías, opción que podría representar un coste de 100.000 francos. La otra alternativa consistía en utilizar en los tramos urbanos una toma de corriente subterránea, el «caniveau», sistema que adquirió un notable desarrollo en capitales como París, Londres, Washington o en la vecina Burdeos.⁴⁰⁵

Ante la diversidad de opciones tecnológicas que se presentaban para sustituir el motor de sangre por la fuerza mecánica, los rectores de la Compañía del Tranvía se mantuvieron durante un tiempo a la expectativa, al mismo tiempo que seguían recabando información sobre las experiencias que se desarrollaban en su entorno. Así, frente a los pésimos resultados de los primeros tranvías eléctricos de Bilbao, que generaron numerosos recelos sobre este tipo de instalaciones alimentadas por línea aérea, Luis Calisalvo, tras un viaje particular a París en el verano de 1893, informó al respecto de forma muy positiva a sus compañeros.

Debido a su proximidad geográfica y a la participación de un ingeniero donostiarra, Carlos E. Goenaga, en su realización, el tranvía eléctrico interurbano de Burdeos a Bouscat y Le Vigean, inaugurado el 17 de diciembre de 1893, suscitó en San Sebastián un especial interés.⁴⁰⁶ En octubre de 1894 el vocal Atanasio Osácar urgía a sus compañeros a aceptar la invitación formulada por la casa *Thomson-Houston*, responsable de esta electrificación, para visitar las instalaciones y poder reunir la información necesaria que permitiera tomar una decisión rápida al respecto, con lo que sería posible disponer del nuevo sistema de tracción de cara a la temporada estival de 1895. Sin embargo, el Consejo se mostró reacio en un primer momento, al afirmar que «solo permitirá la transformación de la tracción cuando haya reunido todos los datos necesarios al objeto expresado y convencido de las ventajas económicas de la reforma».⁴⁰⁷

Un mes más tarde, una comisión del Consejo de Administración formada por los señores Calisalvo, Osácar y Otamendi, se desplazó a Burdeos. Una vez en la capital aquitana, los tres comisionados pudieron analizar todos los detalles del funcionamiento de la nueva instalación.⁴⁰⁸

Tras la visita de la delegación donostiarra, la firma *Thomson-Houston* remitió a San Sebastián un presupuesto para transformación del sistema de tracción en el que se comprometían a garantizar un gasto de explotación por coche-kilómetro recorrido de 21 céntimos, mediante automotores dotados de 22 asientos en su interior y capaces de arrastrar dos remolques. Este precio incluía el interés y la amortización de la inversión realizada.⁴⁰⁹

En la siguiente Junta General, celebrada en marzo de 1895, el accionista José Antonio Bernard reclamó al Consejo que adoptase una resolución sobre la sustitución del

⁴⁰⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 5, p. 115B.

⁴⁰⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, p. 26.

⁴⁰⁶ Hervé L'Host et al. *Histoire des tramways a Bordeaux*, pp. 145-151.

⁴⁰⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 5, p. 33.

⁴⁰⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 5, pp. 40-41.

⁴⁰⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 5, pp. 42-43.

motor de sangre en el menor plazo posible. De este modo, en una reunión extraordinaria a celebrar en el mes de octubre, se podría dar cuenta a los accionistas de las soluciones estudiadas y, una vez aprobado el proyecto, sería posible contar en el verano del año 1896 con el nuevo sistema de tracción.⁴¹⁰

Pese a la insistencia de éste y otros accionistas, el Consejo de Administración decidió tomarse el asunto con calma, para poder seguir recabando información sobre las actuaciones más recientes en la materia realizadas en ciudades como París o Bruselas. Asimismo, en febrero de 1896, invitados por la *Allgemeine Elektrizitaets-Gesellschaft*, asistieron a la definitiva inauguración del tranvía eléctrico de Bilbao a Santurce donde, a diferencia de lo sucedido en 1891, los resultados pronto fueron altamente favorables.⁴¹¹

Tras la constatación de los positivos resultados de la tracción eléctrica alimentada mediante línea aérea en Burdeos, Bruselas y Bilbao, la mayor parte de los miembros del Consejo de Administración se mostraron finalmente convencidos respecto a las ventajas que reportaría a la empresa la sustitución del motor de sangre. Por ello, en abril de 1896 redactaron un Memorando en el que se analizaban todos los aspectos económicos y técnicos del cambio.

Para justificar la conveniencia de la inversión, el Memorando estudiaba la evolución de la empresa desde el comienzo de la explotación. El documento reconocía que los beneficios generados en los años precedentes eran verdaderamente exiguos, sobre todo si se tenía en cuenta los escasos dividendos repartidos, con una media del 3%. Además, en buena medida, este magro dividendo había sido posible gracias a la reducción de las consignaciones al fondo de reserva que, en nueve años de servicio de tan solo sumaban 22.352,76 pesetas, cifra que, en relación al capital desembolsado, no representaba tan siquiera un 2%. Era evidente que, a ese ritmo, cuando en 51 años caducase el plazo de la concesión, los accionistas no podrían recuperar el valor de la inversión que habían realizado.

Aunque podría objetarse a esta conclusión que el posible crecimiento demográfico de San Sebastián y su entorno favorecería la utilización del tranvía y mejoraría su rentabilidad en los 51 años que restaban de concesión, consideraban que mientras se mantuviera el motor de sangre los resultados no experimentarían una sensible mejora debido a los siguientes factores:

- El demérito que anualmente generaban las caballerías, por muerte, por las diferencias entre los precios de compra y venta o por el coste del alquiler. En concreto, entre 1890 y 1895 la pérdida que registró la empresa por este concepto ascendió a 69.103,63 pesetas
- El riesgo latente de que una epidemia pudiera diezmar las cuadras
- El elevado coste del numeroso personal dedicado al cuidado de los animales
- Las fluctuaciones a las que se hallaban expuestos los precios del forraje

Pese a que desde la inauguración del tranvía San Sebastián había experimentado un notable crecimiento demográfico, al pasar de los 26.003 habitantes de 1887 a los 32.609 de 1895, los rectores de la empresa expresaban sus dudas respecto al mantenimiento de esta progresión en el tiempo, ya que eran conscientes que en este periodo no se habían registrado guerras o epidemias. Además, este incremento de población no se había traducido en un aumento de la utilización del servicio tranviario el cual, por el contrario, manifestaba un claro estancamiento e incluso síntomas de regresión desde el máximo de recaudación obtenido en el año 1891.

Por tanto, ante las reducidas perspectivas respecto a la posibilidad de incrementar los ingresos, la única opción para mejorar la rentabilidad de la línea de modo que los accionistas no solo lograsen un lucrativo dividendo anual sino que, cuando tras 51

⁴¹⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 5, p. 78.

⁴¹¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, p. 17B.

años caducase la explotación y todos sus bienes fueran traspasados al Ayuntamiento y la Diputación, pudieran recuperar toda la inversión gracias al fondo de reserva, pasaba por reducir al máximo los gastos de la explotación. Para ello, seducidos por la propuesta que había realizado *Thomson-Houston*, no había mejor fórmula que la electrificación de la línea.

En efecto, la filial francesa de la norteamericana *General Electric* había redactado un nuevo presupuesto en el que se comprometía a que el coste de cada kilómetro realizado por un vehículo automotor sería de 0,19 pesetas y de 0,08 pesetas-kilómetro por cada remolque. Esta cifra contrastaba con las 0,30 pesetas-kilómetro a las que ascendió el arrastre con caballerizas de los coches de la Compañía entre 1890 y 1895, todo ello, además, sin temor a la pérdida económica que suponía la muerte o depreciación de los animales o la constante oscilación de los precios del forraje.⁴¹²

En sus estimaciones, los rectores de la Compañía consideraban que los ingresos del tranvía no experimentarían aumentos de consideración en los años sucesivos pero, con la tracción eléctrica, esperaban obtener una importante reducción en el capítulo de los gastos de explotación. En efecto, frente al gasto de 135.512,99 pesetas obtenido con el motor de sangre en 1895, en su propuesta, *Thomson-Houston* valoraba este concepto en 91.615,00 pesetas, con lo que se podría alcanzar una economía anual de 43.897,99 pesetas.⁴¹³

De este modo, solo era necesario mantener estables los ingresos para lograr, con la reducción del gasto, los siguientes objetivos:

- Repartir entre los accionistas un dividendo anual del 5%.
- Ofrecer un interés del 5% y amortizar las obligaciones por valor de 440.000 pesetas que sería preciso emitir para financiar la inversión.
- Acumular en el fondo de reserva en catorce años, y con una aportación del 5% anual, la cifra de 1.332.855,20 pesetas, suficiente para amortizar con exceso el 1.250.000 pesetas que constituía el capital de la empresa.⁴¹⁴

Por tanto, las previsiones apuntaban a que el negocio sería capaz de remunerar al accionista un dividendo del 6% a los quince años de implantar la tracción eléctrica y durante los restantes treinta y cinco de vigencia que restarían a la concesión. Cualquier aumento en la utilización del servicio, aspecto que no se había tenido en consideración a la hora de elaborar el presupuesto, contribuiría a mejorar la rentabilidad del negocio.

En definitiva, la sustitución del motor de sangre por el eléctrico no obedeció únicamente a la emulación de las electrificaciones que en aquel momento se realizaban en las principales capitales europeas, sino que sus promotores consideraban que era la única opción para garantizar la rentabilidad de un negocio que, en los años de explotación hipomóvil, había resultado imposible de alcanzar. Lo más llamativo es que la mejora de los resultados no se fundamentaba en un hipotético incremento de los ingresos gracias a las mejores prestaciones de los nuevos vehículos, sino a la reducción del gasto que éstos proporcionarían respecto a la utilización de caballos y mulas. Por otra parte, a finales del siglo XIX no habían alcanzado aun la madurez suficiente otras alternativas tecnológicas como el trolebús o el autobús, para que pudieran ser tenidas en cuenta a la hora de modernizar los transportes públicos de San Sebastián.

Las halagüeñas perspectivas que ofrecía el citado Memorando persuadieron sobre las virtudes de la electrificación a todos los miembros del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. La única excepción, nada desdeñable dado el cargo que ostentaba, fue la del presidente, Fermín Machimbarrena, quién «por no

⁴¹² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, pp. 60-64.

⁴¹³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, p. 37.

⁴¹⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 4, pp. 64-65.

tener fe en la transformación eléctrica acordada por el Consejo, que a su juicio es prematura» decidió presentar su dimisión el 6 de mayo de 1896 y enajenar sus acciones, por lo que quedaron rotas todas sus relaciones con la empresa.⁴¹⁵

4.3.- EL CONCURSO DE ELECTRIFICACIÓN

El Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián había realizado todas las estimaciones sobre los potenciales resultados de la electrificación según los datos que había aportado la compañía *Thomson-Houston*, así como a partir de la información obtenida en el tranvía de Burdeos a Bouscat. Sin embargo, la mayoría de los vocales de la Compañía confiaban en la posibilidad de obtener propuestas aun más ventajosas si convocaban un concurso público, con lo que podrían reducir el coste de la inversión sin que ello supusiera un futuro incremento de los gastos de explotación. Por ello, el 22 de abril de 1896 sus miembros aprobaron la licitación de acuerdo con las siguientes bases:

Primera: La Compañía del Tranvía de San Sebastián abre concurso público internacional desde esta fecha hasta las doce de la noche del 1 de julio del corriente año para que puedan ser presentadas al Sr. Secretario de su Consejo de Administración cuantos proyectos de instalación se crean convenientes para la tracción por electricidad que esta Compañía ha acordado establecer en la totalidad del recorrido de su línea.

Segunda: Los proyectos serán presentados en pliegos cerrados y quedarán numerados por orden de fechas de presentación, expidiéndose por el referido Secretario el correspondiente recibo por cada proyecto al portador del mismo.

Tercera: Los proyectos se compondrán, cuanto menos, de las piezas siguientes:

A.- Plano demostrativo de la instalación sobre la red actual, con indicación en el mismo de la estación central de electricidad, detallándose además las curvas, túneles, apartaderos, etc.

B.- Memoria explicativa del sistema de instalación de cables aéreos, subterráneos o bien una instalación mixta de ambos sistemas o el de acumuladores, especificando la calidad, dimensiones, forma, procedencia y precios de todo el material que se proponga utilizar y plazo de ejecución del proyecto.

C.- Presupuesto de instalación.

D.- Propositiones económicas en que se contrataría del tranvía la ejecución del proyecto y de que se harán mención en las cláusulas 7ª, 8ª y 9ª. A los proyectos que se presenten, si se hallan redactados en idioma extranjero, se acompañará la traducción al español, firmada por el proponente.

Cuarta: Para que los concursantes puedan tener todos los elementos necesarios para la redacción de sus proyectos, esta Compañía pondrá de manifiesto en sus oficinas:

A.- El plano general en escala de 1:1.500 en que detalladamente aparece la disposición de la línea con relación a la Ciudad y población que atraviesa y demás circunstancias tales como radios de las curvas, situación de los apartaderos, etc.

B.- El perfil longitudinal de toda la línea, en escala de 1:1.500 horizontales y 1:400 verticales, en que se aprecian las rampas y su situación al objeto de facilitar el estudio y poder establecer la velocidad

⁴¹⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, p. 85.

de marcha, que en la actualidad resulta de 8 kilómetros por hora, pudiendo ampliar esta en la parte despoblada hasta 24 kilómetros.

C.- Nota del material fijo y móvil con que en la actualidad cuenta esta Compañía, indicando el número y clase de coches, número de asientos que contiene cada uno de ellos y peso en vacío de los mismos, consignando así bien la capacidad de todos los edificios y objeto a que en la actualidad se destinan.

D.- El estado demostrativo del movimiento de viajeros, detallado por meses desde 1890 en que se inauguró toda la línea a 1895 inclusive.

Además de estos antecedentes, la Compañía facilitará cuantos datos le fueren solicitados, pertinentes al objeto.

Quinta: La potencia de tracción será establecida en las proposiciones, consignando que el carruaje automóvil tendrá que remolcar en caso necesario uno o dos carruajes de los que posee esta Compañía a lleno completo de viajeros.

Sexta: Todos los carruajes, tanto automóviles como los remolcados, deberán ir provistos de alumbrado eléctrico suministrado por la Sociedad o casa instaladora.

Séptima: No teniendo ni pudiendo tener aun esta Compañía criterio fijo acerca de la forma de contratación y dependiendo ésta del estudio comparativo que se haga de las proposiciones económicas que se presenten, desea que en las mismas, si factible fuere a los proponentes, se consigne:

1º.- Si aceptarían la contratación basada en el arrastre absoluto y total de todos los vehículos del tranvía, sin fijación de cuotas mínimas de exacción y sin que esta Compañía pudiera utilizar ningún otro medio de tracción para toda clase de servicios hasta la expiración del plazo del contrato.

2º.- Si optarían en cambio por la aceptación de cuotas mínimas garantizadas por esta Compañía de determinado número anual de kilómetros de carruaje automóvil y kilómetros de carruaje remolcado, quedando en libertad de acción esta Compañía para si más adelante le conviene por virtud de alguna nueva invención o por otra causa, no impidiendo a la tracción contratada optar por la que mejor pareciere, para el excedente de tracción sobre la cuota mínima.

3º.- Se consignará en ambos casos el precio mínimum de kilómetro carruaje automóvil y el del remolcado.

Octava: Por lo que respecta a la duración del contrato, se consignarán las condiciones en que se comprometen los proponentes para un período de 25 años solamente o de 50, reservándose la Compañía del Tranvía el derecho de prorrogarlo cada 25 años por otros tantos hasta un máximun del duplo de su concesión, o sea, hoy hasta 110 años, pues deben deducirse 10 años que se llevan transcurridos, si así conviniese a los intereses de aquella y se colocase en situación legal para ello.

Novena: También se consignará si los proponentes se comprometen a hacer la instalación total o parte de ella con capital propio, sin que esta Compañía tenga que aportar los fondos necesarios al pago del importe del impuesto de esa instalación.

En cualquiera de los dos primeros casos, la garantía que exigirá esta Compañía será de 100.000 francos que podrá presentarla el contratista en efectivo o valores a satisfacción de aquella para responder del cumplimiento de su compromiso. En el otro caso, la garantía consistirá en un 50% del capital

que haya de librarse a la circulación, constituida también en efectivo o en valores satisfactorios.

Queda al criterio del proponente el presentar otro sistema de garantía que satisfaga a esta Compañía.

Décima: Las condiciones de ejecución de la obra, su forma de pago, reversión a la Compañía de la instalación, si así conviniere transcurrido determinado número de años, mediante indemnizaciones que se estipularían para en ese caso, si la instalación total o parcial no se hubiera realizado con fondos facilitados por esta Compañía, y demás cláusulas que se consideren necesarias, serán objeto del oportuno contrato; pero con el fin de ganar tiempo pueden los proponentes acompañar a sus proyectos todas cuantas proposiciones económicas consideren convenientes.

Undécima: La Compañía o casas proponentes harán mención del número y clase de instalaciones eléctricas que hayan ejecutado hasta el día con sus respectivas fechas y lugares donde se han verificado.

Duodécima: Debiendo en todo caso la Compañía adjudicataria garantizar el buen funcionamiento de la instalación por el total periodo del contrato y comprometiéndose solemnemente además al arrastre de los vehículos a la velocidad de 8 kilómetros por hora en poblado y hasta 24 kilómetros por hora en despoblado, la limpieza de la vía, para evitar ulteriores cuestiones que pudieran surgir, convendría que corriera por cuenta de la Compañía instaladora así como la vigilancia, entretenimiento y reparaciones de toda la instalación.

Décimo tercera: El Consejo procederá a la apertura de todos los proyectos, a las 11 de la mañana del día dos de julio del corriente año, y una vez estudiados y comparados aquellos, propondrá a la mayor brevedad a la Junta General extraordinaria de accionistas el proyecto que juzgue más beneficioso a los intereses de la Compañía del Tranvía, a fin de que dicha junta lo sancione con su aprobación.

Décimo cuarta: Desde el día 2 de julio en que se procederá a la apertura de los proyectos y proposiciones, permanecerán estos constantemente en las oficinas de la Compañía, sin que bajo ningún concepto sea permitido a persona alguna el llevarlo fuera del local de oficinas, hasta el día en que se celebre la Junta General para que los puedan ir examinando con la antelación y detenimiento necesarios los accionistas.

Décimo quinta: Esta Compañía se reserva la facultad de no optar por ninguno de los proyectos presentados, s los mismos o las proposiciones económicas que los complementan, no convienen a los intereses de la misma.

Décimo sexta: Aceptado el proyecto y llegado a una inteligencia en todo cuanto se relaciona con el mismo, esta Compañía del Tranvía gestionará todas las autorizaciones que sean necesarias para su implantación de los Poderes públicos y corporaciones administrativas que deban otorgarlas. Si por causas ajenas al Consejo, que no son de esperar, no se pudieran recabar esas autorizaciones, esta Compañía quedará en absoluto desligada de toda responsabilidad que tratase de exigirla la casa con quién pactó en principio la transformación.⁴¹⁶

⁴¹⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Bases para el concurso de la instalación de la tracción eléctrica*, pp. 3-9.



Documento nº 15: En 1896 la Compañía del Tranvía de San Sebastián convocó un concurso internacional para la electrificación de sus líneas. Portada de las bases para el concurso de instalación de la tracción eléctrica. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián. Expediente Nº 6.

Del análisis de las bases del concurso se desprende que, entre los aspectos tecnológicos, los rectores de la Compañía del Tranvía estaban decididos a implantar la tracción eléctrica frente a otras alternativas como el aire comprimido, los automotores Serpollet o las locomotoras *sans foyer*. Sin embargo, tal y como indica el apartado B de la base tercera, todavía no habían determinado cual podría ser el sistema de alimentación más adecuado; los acumuladores, la línea aérea o la toma de corriente subterránea. Por ello dejaban a los licitadores en libertad para realizar las propuestas que considerasen más convenientes a este respecto.

Por otra parte, resulta significativo que el concurso se planteó sin alterar de forma significativa la documentación que al respecto había facilitado la empresa *Thomson-*

Houston y, por tanto, se adecuaba a la práctica que habitualmente había desarrollado esta empresa en otras ciudades, como era el caso del tranvía de Burdeos a Bouscat y Le Vigean. En efecto, como se desprende en las bases séptima, octava y novena, los rectores de la Compañía del Tranvía esperaban que el adjudicatario realizase por su cuenta las instalaciones de generación y distribución de electricidad, de modo que la empresa tranviaria se limitaría a abonar el consumo que efectuasen sus automotores, de forma análoga a la que proceden los suministradores de energía a los consumidores domésticos.

Este proceder, que en la actualidad resulta poco común en las empresas tranviarias europeas, ya que éstas son por lo general las propietarias, tanto de las subestaciones transformadoras de la energía que reciben de la red, como de todas las líneas aéreas que alimentan a los tranvías era, por el contrario, bastante frecuente a finales del siglo XIX y principios del XX.

En efecto, las grandes empresas de fabricación de equipos eléctricos fomentaban el consumo de sus productos facilitando el desarrollo del consumo de esta energía mediante la creación de empresas locales de generación y distribución del fluido. Dentro de este esquema, los tranvías urbanos jugaban un papel determinante ya que se convertían en un foco de demanda estable que contribuía a garantizar los primeros pasos del negocio hasta afianzar su desarrollo.⁴¹⁷ Por señalar algunos ejemplos, este había sido el caso del tranvía de Burdeos a Bouscat y también el de Bilbao a Santurce que permitió la implantación en la capital vizcaína de la Compañía Vizcaína de Electricidad, respaldada por la A.E.G. de Berlín.⁴¹⁸ Esta sociedad alemana también impulsó diversas actuaciones en Barcelona como las realizadas por la *Société des Tramways de Barcelona a San Andrés et Extensions, S.A.*⁴¹⁹ o la electrificación de los tranvías de Sevilla a través de su filial, la Sevillana de Electricidad.⁴²⁰ Por su parte, la alemana *Schuckert* de Nuremberg participó de forma activa en la creación de la Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción,⁴²¹ mientras que contratos firmados en la primera década del siglo XX con la compañía que explotaba los tranvías de Valencia⁴²² y con los Tranvías del Este de Madrid⁴²³ permitieron la consolidación en la región de la recién creada Sociedad Hidroeléctrica Española.

Una vez aprobadas las bases del concurso, el 29 de abril de 1896, el Consejo de Administración de la Compañía decidió insertar anuncios con la convocatoria en diversas revistas técnicas de España y Francia, como es el caso de *El Ingeniero Español*, *La Nature* y de *L'Industrie Electrique*.⁴²⁴

Las empresas del sector pronto se interesaron por el proyecto de electrificación donostiarra y, el 6 de mayo, ya habían solicitado información seis sociedades. Finalmente, en el momento de la apertura de plicas, celebrado como señalaban las bases del concurso el 2 de julio de 1896, se habían recibido un total de siete proposiciones, presentadas por:

1ª.- *Société des procédés électriques Walker* de París, filial francesa de la casa norteamericana *Walker* de Cleveland, por un importe de 840.820 francos.

2ª.- *Société industrielle de moteurs électriques et à vapeur* de París, por 825.000 francos.

⁴¹⁷ Javier Pueyo, «El desarrollo de la industria eléctrica española antes de la Guerra Civil», pp. 65-112.

⁴¹⁸ P. Icaza, «Tranvía eléctrico de Bilbao», pp. 143-144.

⁴¹⁹ Albert González Masip, *Els tranvies de Barcelona (dels orogens a 1929)*, pp. 58-60.

⁴²⁰ Carlos Arenas Posadas, *Sevilla y el Estado*, pp. 122-123.

⁴²¹ Carlos López Bustos, *Los tranvías de Madrid*, p. 50.

⁴²² Lluçia Vañó et al. «Los tranvías y trolebuses de Valencia», pp. 235-236.

⁴²³ Álvaro Chapa, *Cien años de historia de Iberdrola, los hechos*, pp. 33-38.

⁴²⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, pp. 87.

3ª.- *Compagnie Française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston* de París, por 569.700 francos.

4ª.- *Siemens & Halske* de Berlín, por 583.100 francos.

5ª.- *Levi y Kocherthaler*, sucursal en Madrid de la A.E.G. de Berlín, por 781.225 francos.

6ª.- *Compagnie de l'Industrie Electrique-Sécheron* de Ginebra, que presentó dos ofertas, una con generación por vapor, por importe de 449.760 francos y otra con fuerza hidráulica, a 465.000 francos

7ª.- Jorge Ahlemeyer de Bilbao, delegado de la sociedad *Schuckert* de Nuremberg, por 666.306 francos.

Asimismo se recibió, fuera de concurso, otra propuesta de la *Compagnie Générale de Traction et d'Electricité* de París.⁴²⁵

Para el estudio de las siete proposiciones se formó una comisión compuesta por el Vicepresidente del Consejo de Administración, Luis Calisalvo y los vocales Diego Echevarría y Justo Sansinenea quienes, tras analizar exhaustivamente todas las propuestas, llegaron a las siguientes conclusiones:

- Las ofertas económicas números 1, 2 y 5 excedían el capital que la Compañía tenía previsto invertir en la transformación del sistema de tracción.
- Las ofertas 4 y 7 presentaban importantes deficiencias técnicas.
- En principio, las ofertas Nº 3 y 6 eran las más ventajosas.
- Ninguna ofrecía las garantías exigidas en las bases del concurso.
- Las propuestas 1, 2, 3, 4 y 5 no cumplían la cláusula B de la tercera base, al no especificar la calidad, dimensiones, forma, procedencia y precios del material a utilizar.
- Ninguna de las ofertas respondía a lo requerido en el párrafo primero de la base séptima.
- Ninguna proposición señalaba el precio mínimo del carruaje remolcado señalado en el párrafo tercero de la base séptima.
- Las propuestas 1, 3 y 4 no señalaban el precio mínimo de coche-kilómetro automóvil.
- La propuesta 7 no indicaba si sus coches serían capaces de arrastrar uno o dos remolques.
- Ninguna empresa ofrecía garantías suficientes sobre el buen funcionamiento de la instalación ya que, la que más se aventuraba, lo hacía solamente por un año y medio, espacio considerado insuficiente por la Compañía del Tranvía.⁴²⁶

Por ello, el 28 de julio de 1896 los miembros de la comisión presentaron un informe a sus compañeros del Consejo de Administración en el que consideraban que el concurso debería ser declarado desierto al no responder con precisión, ninguna de las siete ofertas recibidas, a las condiciones exigidas en las bases establecidas por la Compañía del Tranvía. Sin embargo, el mismo documento señalaba que

Debe fijar el Consejo la atención en una de las proposiciones, la número 6 de la *Compagnie de l'industrie électrique de Sécheron* (Ginebra), que por la exposición clara y metódica de la memoria, el concienzudo estudio que del asunto ha hecho la expresada Compañía, la modicidad de su presupuesto y el

⁴²⁵ AMVF, Fondo CTSS, Expediente Nº 3, Concurso de electrificación.

⁴²⁶ AMVF, Fondo CTSS, Expediente Nº 5, Concurso de electrificación.

presentar dos soluciones, bajo la base de una estación de fuerza la una y por fuerza hidráulica la segunda, la hacen digna de la mayor atención.⁴²⁷

Asimismo, la citada comisión insistía en la posibilidad de adjudicar a alguna empresa la instalación completa de la tracción eléctrica bajo un presupuesto que no excediese las 500.000 pesetas sin incluir la generación de fuerza. El suministro de energía podría ser contratado a una empresa productora de la ciudad o bien la Compañía podría adquirir con sus recursos un salto de agua, sin descartar tampoco la opción de contratar directamente con una empresa eléctrica la tracción de sus tranvías.⁴²⁸

El 5 de agosto de 1896 el Consejo de Administración aprobó el dictamen de la comisión y procedió a comunicar a los concursantes que el proceso había sido declarado desierto. La noticia pronto se difundió en el sector por lo que nuevas empresas se interesaron por la electrificación de los tranvías de San Sebastián, como es el caso de la belga *Lecoq y C^{ie}*. de Hal, mientras que la casa Serpollet renovó el ofrecimiento de sus automotores de vapor.⁴²⁹

Tras diversas deliberaciones, el Consejo de Administración decidió que el vocal Justo Sansinenea y el secretario Blas de Escoriaza efectuasen un viaje por Europa para conocer de primera mano las principales experiencias en materia de tranvías eléctricos realizadas en el continente. De este modo, el 13 de agosto de 1896 emprendieron su periplo para visitar la instalación que había efectuado *Thomson-Houston* en Burdeos. Posteriormente se desplazaron a París, Dijon, Lyon, Ginebra, Lausanne y Marsella, para regresar a San Sebastián el 10 de septiembre.⁴³⁰

En su estancia en Burdeos, y ante los resultados de los tranvías de la capital de Aquitania, los delegados de la Compañía del Tranvía se convencieron de las ventajas de disponer de una central térmica de generación propia, por su económica implantación respecto al aprovechamiento de un salto de agua, ya que este último exigiría la construcción de una línea de transporte de fuerza y una central transformadora. Además, el suministro no estaría sometido a la menor producción en periodos de estiaje que, por regla general, coincidían con el verano, precisamente la época en la que los tranvías de San Sebastián registraban mayor demanda. Asimismo, desecharon la opción de contratar el suministro con una empresa local que provocaría una situación de dependencia que podía limitar su libertad de acción.⁴³¹

En París, los delegados de la Compañía del Tranvía pudieron conocer de primera mano diversas explotaciones de tranvías de vapor sistema Serpollet, así como de tranvías eléctricos que funcionaban, tanto mediante baterías de acumuladores como por toma exterior de corriente y, en este último caso, bien por línea aérea, bien por conducción subterránea. Respecto a los primeros, fueron rechazados «por su enorme coste de tracción y por la suciedad que dejan en la proximidad de los rails, a manera de un reguero de grasa paralelo a la vía, que en una población que se precia de tan limpia como San Sebastián no sería tolerado».⁴³² En cuanto a los tranvías de acumuladores, tras viajar en ellos, consideraron que el viaje resultaba muy molesto debido a las grandes trepidaciones del coche que provocaba el peso excesivo de las baterías, algo que «si en París es admisible por haber público para todo, no se soportaría en San Sebastián». Además, el coste del coche-kilómetro, de 0,36 francos, era superior al que generaba el motor de sangre en la capital guipuzcoana. Por último,

⁴²⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N^o 6, p. 116.

⁴²⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N^o 6, p. 117.

⁴²⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N^o 6, pp. 113 y 124.

⁴³⁰ AMVF, Fondo CTSS, Expediente N^o 6, *Historial del viaje al extranjero por los delegados del Consejo*.

⁴³¹ AMVF, Fondo CTSS, Expediente N^o 6, *Historial del viaje al extranjero por los delegados del Consejo*, pp. 4-5.

⁴³² AMVF, Fondo CTSS, Expediente N^o 6, *Historial del viaje al extranjero por los delegados del Consejo*, p. 21.

el coste de instalación de la alimentación subterránea era muy elevado y eran frecuentes las pérdidas de fuerza e incluso las interrupciones del servicio por filtraciones de agua, sobre todo con motivo de fuertes lluvias.⁴³³

En Lyon pudieron conocer de primera mano los tranvías a Oullins y a Saint Fous, implantadas por la firma *Thomson-Houston*, así como las líneas a Ecully y de Saint Just a Saint Foy, cuya electrificación había realizado la *Compagnie de l'Industrie Electrique de Genève*. En todas ellas tomaron buena nota de las características del servicio de transporte, tanto de viajeros como de mercancías, incluido el de tranvías fúnebres en los que se trasladaban a los difuntos y sus comitivas de deudos y allegados hasta el cementerio de Saint Foy. Además, también se interesaron sobre el negocio complementario de venta del excedente de energía generada a particulares, cuya implantación en San Sebastián podría generar una interesante fuente de ingresos. Sobre todos estos temas trataron largamente con el director de la explotación, el ingeniero Jean-Louis Berthet, persona que, pocos años más tarde, cobraría notable protagonismo en la historia del tranvía donostiarra.⁴³⁴

Por último, una vez en Suiza, pudieron visitar las realizaciones de la *Compagnie de l'Industrie Electrique* en el país, incluida la electrificación de los tranvías de Lausanne, a cuya inauguración, celebrada el 1 de septiembre de 1896, tuvieron ocasión de asistir como invitados. Además de analizar con detalle las nuevas instalaciones, los delegados de la Compañía del Tranvía de San Sebastián se sorprendieron gratamente al comprobar la facilidad con la que los nuevos vehículos ascendían por las fuertes rampas que caracterizan las calles de esta ciudad.⁴³⁵

Tras su llegada a Ginebra, los dos delegados de la Compañía del Tranvía entablaron negociaciones con la *Compagnie de l'Industrie Electrique de Genève*, más conocida en la actualidad por su marca comercial *Sécheron*, denominación que se utilizará en adelante a lo largo de este texto, con el propósito de fijar las garantías que debería aportar la empresa suiza al futuro contrato. Entre ellas cabe destacar:

- La garantía durante diez años de un coste de tracción por coche-kilómetro automotor de 0,20 francos y de 0,02 el remolque. Sécheron se comprometía a abonar la diferencia resultante en este plazo.
- La garantía del buen funcionamiento de la instalación durante diez años.
- El mantenimiento de todos los precios de la oferta presentada al concurso, que había sido la más ventajosa desde el punto de vista económico.⁴³⁶

Mientras se concretaban los detalles del contrato con *Sécheron*, la Compañía del Tranvía solicitó a los Ayuntamientos de San Sebastián y Rentería, a la Diputación Provincial de Guipúzcoa y al Ministerio de Fomento las oportunas autorizaciones para la transformación del sistema de tracción. El consistorio donostiarra fue el primero en responder de forma positiva, ya que tras someterlo a votación, todos los concejales, salvo uno, aprobaron la propuesta el 10 de noviembre de 1896.⁴³⁷ El 12 del mismo mes hizo lo propio la Diputación Provincial⁴³⁸ y el 18 el Ayuntamiento de Rentería.⁴³⁹

⁴³³ AMVF, Fondo CTSS, Expediente Nº 6, *Historial del viaje al extranjero por los delegados del Consejo*, pp. 19-23.

⁴³⁴ AMVF, Fondo CTSS, Expediente Nº 6, *Historial del viaje al extranjero por los delegados del Consejo*, pp. 33-47.

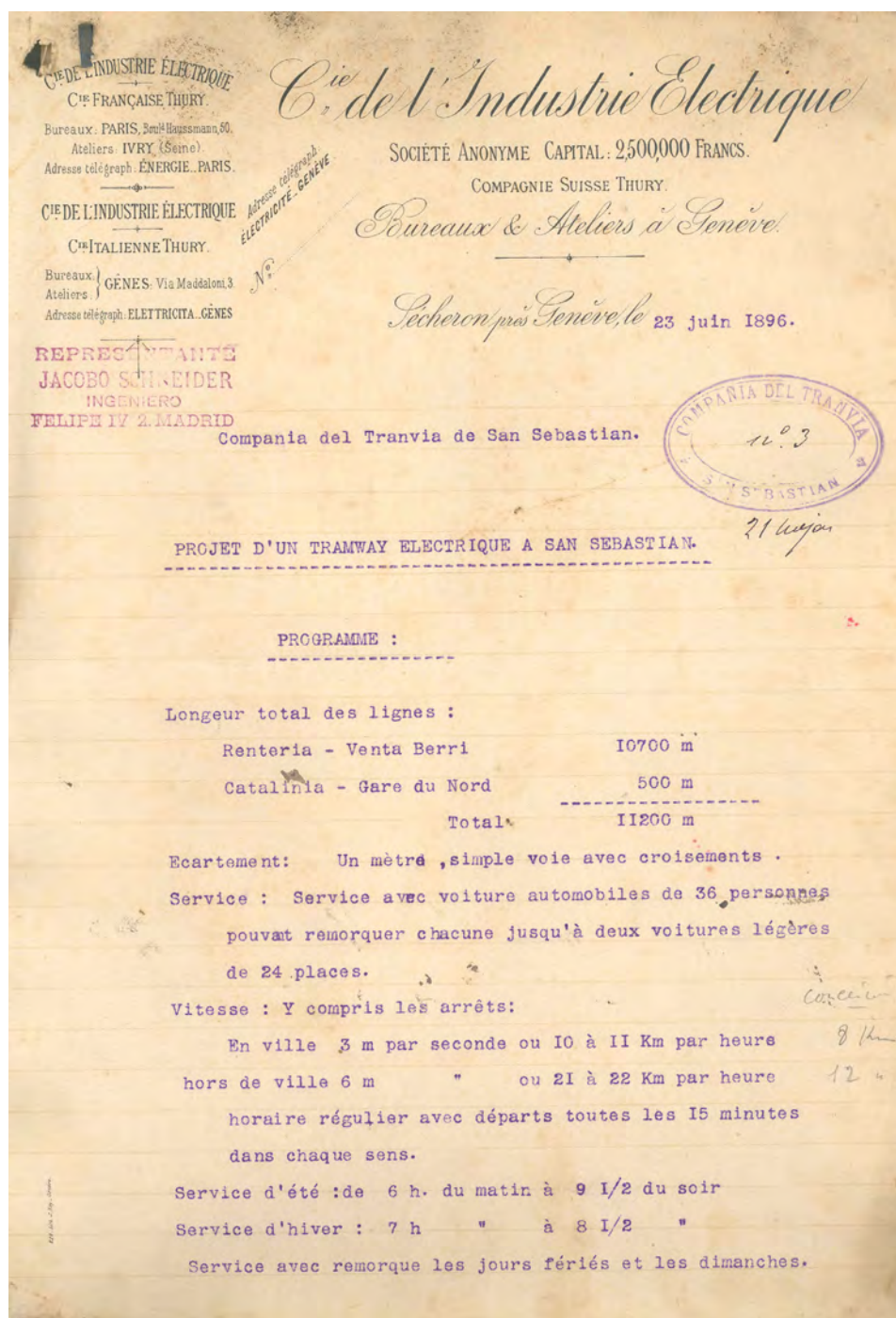
⁴³⁵ AMVF, Fondo CTSS, Expediente Nº 6, *Historial del viaje al extranjero por los delegados del Consejo*, pp. 54-58.

⁴³⁶ AMVF, Fondo CTSS, Expediente Nº 7, Concurso de electrificación.

⁴³⁷ AMSS, Sección D, Negociado 14, 1980-1, *Expediente relativo al cambio del sistema de tracción animal por el eléctrico de cable aéreo en la zona urbana realizado por la Compañía del Tranvía y AMVF*, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, p. 1149B.

⁴³⁸ AHG, JD IT 1454/1944, *Expediente de sustitución de la tracción de fuerza animal por eléctrica en el tranvía de esta ciudad*.

Por su parte, el alcalde de Pasajes manifestó su desacuerdo con el proceso al no haber sido consultado,⁴⁴⁰ lo que la Compañía había considerado innecesario ya que el tranvía no ocupaba vías municipales al atravesar esta población, al hacerlo en todo momento sobre la carretera de la Diputación.⁴⁴¹



Documento nº 16: La Compagnie de l'Industrie Electrique de Ginebra presentó en 1896 la oferta más competitiva al concurso de electrificación del tranvía de San Sebastián. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián. Expediente Nº 6.

⁴³⁹ AMR, Sección D, Negociado 6, Libro 1, Expediente 2, *Informes, comunicaciones y otros documentos referentes a la construcción y conservación del tranvía de San Sebastián a Rentería* y AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, p. 174.

⁴⁴⁰ AMP, *Libro de Actas del Ayuntamiento de Pasajes*, 17-12-1896.

⁴⁴¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, pp. 11-12.

Frente a la celeridad con la que tramitaron las correspondientes autorizaciones las instituciones locales, el proceso en el Ministerio de Fomento fue mucho más lento. Hasta el 14 de diciembre de 1896 no se publicó en el *Boletín Oficial de la Provincia* el anuncio por el que se iniciaba el proceso de información pública del proyecto de transformación, en el que se señalaba un plazo de diez días para que los afectados pudieran presentar las alegaciones pertinentes.⁴⁴² Posteriormente, la tramitación se dilató durante varios meses más en las oficinas ministeriales, de modo que el Gobernador Civil no comunicó la aprobación definitiva del cambio de tracción hasta el 27 de julio de 1897.⁴⁴³ Como se verá a continuación, la Compañía del Tranvía no había perdido el tiempo durante la larga espera. Por el contrario, en esos meses se trabajó con gran actividad de modo que cuando se recibió el permiso gubernamental casi todo estaba ya dispuesto para la inauguración del tranvía eléctrico, cuya primera fase pudo iniciar su andadura pocos días después.

4.4.- LAS OBRAS

Una vez encarriladas las negociaciones con la casa *Sécheron*, los rectores de la Compañía del Tranvía prepararon el proyecto de contrato por el que se debía regular el suministro de todas las instalaciones y equipos necesarios para el cambio de tracción. Entre los diversos artículos del documento, cabe destacar los siguientes aspectos:

- La electrificación se realizaría por cable aéreo.
- El contrato contemplaba el suministro de todo el material preciso para la generación de electricidad por vapor, el material eléctrico de la estación generatriz, la línea aérea, las conexiones de los raíles y el material móvil con todos sus equipos eléctricos.
- Las obras de reforma de los edificios en los que debían instalarse la estación generatriz y el taller de reparación correrían a cargo de la Compañía del Tranvía, las cimentaciones de los equipos, la chimenea de la central, las excavaciones y fundaciones para los postes de la línea aérea, así como las obras de cantería para los anclajes en fachada y los trabajos de consolidación de la vía existente, incluida la colocación de conexiones eléctricas.
- Se suministrarían con destino a la central de fuerza, tres máquinas de vapor horizontales compound tandem, de 150 caballos de potencia cada una de ellas, con sus respectivas calderas para la generación del gas que debía impulsar los motores y con un consumo máximo de 7,6 litros de vapor seco por caballo generado. El precio del conjunto sería de 127.100 francos.
- El suministro del material eléctrico de la central generadora, consistente en tres dinamos sistema Thury hexapolares, una por cada máquina de vapor, con una potencia de 160 caballos y capaces de producir 105.000 vatios a la velocidad de 350 revoluciones por minuto, a la tensión de 600 voltios en corriente continua. Asimismo, el contrato incluía los cuadros de distribución y los elementos de seguridad precisos. El precio del conjunto ascendería a 50.200 francos.

⁴⁴² *Boletín Oficial de la Provincia de Guipúzcoa*, 14 de diciembre de 1896, p. 3.

⁴⁴³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 7, p. 99B.

- El suministro de los elementos de la línea aérea, que se soportaría con postes de madera a lo largo de la carretera provincial y en la variante existente entre Ategorrieta y Herrera, y con postes metálicos o anclajes en las fachadas, en las calles de San Sebastián. También incluía las conexiones que asegurasen el retorno de la corriente a través de la vía. En este sentido, *Sécheron* se veía obligada a admitir que la vía sistema *Demerbe* existente, era suficiente para el buen funcionamiento del servicio, punto que, como se verá más adelante, pronto generó importantes problemas. El coste del suministro de todos estos equipos ascendía a 56.570 francos.
- El suministro de diez coches automotores, «del tipo del Bouscat-Burdeos, pero con el truck ventajosamente reformado», capaz cada uno de ellos para transportar 42 viajeros, distribuidos en 22 plazas sentadas en el interior y diez, de pie, en cada una de las plataformas. El importe de los vehículos sería de 105.000 pesetas y el de sus equipos eléctricos de 115.000 francos. El hecho de que la parte mecánica del suministro se valorase en pesetas se debía a que estaba prevista la subcontratación de su fabricación con una empresa española. Además, *Sécheron* dotaría de alumbrado eléctrico a los remolques de mulas que se adaptasen al nuevo servicio, con un coste de transformación de 150 francos por coche.
- *Sécheron* se comprometía a completar toda la instalación en el plazo de seis meses y medio a partir de la firma del contrato. Por cada día de retraso a partir de la fecha prevista, la firma suiza debería abonar una indemnización de 300 francos.
- Todo el material objeto del suministro quedaría garantizado durante dos años. Además, *Sécheron* debía garantizar un rendimiento del 70% en las ruedas de los tranvías respecto al trabajo generado por la central de fuerza en plena carga. El consumo de un coche con una carga media de 27 viajeros sería de un caballo-hora, con un coste de 0,20 francos por coche motor-kilómetro y de 0,02 por remolque-kilómetro, con un precio de la tonelada de carbón de hulla de Cardiff, de 7.000 calorías, a 20 francos la tonelada.

Por lo que respecta a las condiciones de pago, el primer tercio se abonaría en el momento de la firma del contrato, mediante garantía de una casa de banca suiza. El segundo tercio se haría efectivo en los ocho días siguientes a la realización de los ensayos de puesta en marcha, una sexta parte a los seis meses de la inauguración y la última fracción al cumplirse un año de servicio ordinario, aunque con una retención del 10% como garantía de los equipos. El coste total del contrato ascendería a 670.000 pesetas.⁴⁴⁴

Para poder hacer frente a la gran inversión que supondría la electrificación el tranvía de la capital guipuzcoana, el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía estableció un plan económico basado en las siguientes premisas:

- El coste de los 336.609 coches-kilómetro realizados anualmente con motor de sangre, a un precio de 0,301 pesetas, suponía un gasto anual de 101.285,92 pesetas.
- El coste total de 249.792 de coche motores-kilómetro, con tracción eléctrica, al precio de 0,20 pesetas y de 86.817 coches remolque-kilómetro, al precio de 0,02 pesetas, ascendería al año a 51.694,74.

⁴⁴⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, pp. 149-164.

Además del ahorro de 49.591,18 pesetas que supondría la utilización de la fuerza eléctrica respecto al motor de sangre, los responsables de la Compañía del Tranvía esperaban que con el nuevo sistema de tracción la demanda se incrementaría, al menos, en un 10%, por lo que la comparación de los resultados entre ambos sistemas ofrecería el siguiente balance:

	Tracción animal	Diferencia	Tracción eléctrica
Ingresos	204.177,87	+ 20.417,79	224.595,66
Gastos	150.330,42	- 49.591,18	100.739,24
Beneficios	53.847,49	+ 70.008,97	123.856,42

Para financiar las obras, la Compañía todavía disponía del dividendo pasivo del 10% que, tras diez años de existencia de la empresa, aun no se había exigido a los accionistas, lo que representaba la suma de 113.400 pesetas. Además, el Consejo de Administración planteó la posibilidad de emitir obligaciones por valor de 500.000 pesetas, mientras que la venta de los materiales excedentes de la antigua explotación, caballerías, arneses, efectos de cuadras, seis coches cerrados y diecisiete abiertos, producirían un ingreso de otras 57.500 pesetas. De este modo, se alcanzaría la suma de 670.900 pesetas, suficientes para cubrir la inversión prevista, aunque es de destacar que no se realizaba en esta valoración ninguna provisión de fondos para poder afrontar los imprevistos que pudieran surgir, algo más que probable, dada la novedosa naturaleza de la tecnología a implantar en sus líneas.

Según el citado planteamiento financiero, la explotación del tranvía eléctrico podría generar los beneficios suficientes para garantizar a los accionistas los siguientes resultados:

- Un 5% de interés al capital de las acciones, que anualmente representaba la suma de 62.500 pesetas.
- Un 4% de interés al capital de las obligaciones, que anualmente representaría una carga de 20.000 pesetas.
- Un 10% del beneficio a repartir entre los miembros del Consejo de Administración, que anualmente supondría un gasto de 12.385,64.

De este modo, se esperaba que el resultado positivo de la explotación en el primer año ascendiese a 123.866,42 pesetas, mientras que las cargas que representaban las obligaciones, el dividendo de los accionistas y la parte correspondiente a los miembros del Consejo de Administración representaría una partida de 94.885,64 pesetas, por lo que todavía quedaría un remanente de 28.970,28 pesetas que se destinaría a engrosar el fondo de reserva. Sin embargo, este cálculo presentaba un notable error de bulto, ya que únicamente se planteaba una carga de 20.000 pesetas para el pago de los intereses de las obligaciones, sin tener en cuenta ninguna partida para la amortización de estos títulos. Lo más llamativo es que, a continuación, el estudio financiero contemplaba un cuadro de amortización y pago de intereses del capital de las obligaciones según fuera el tipo de remuneración y el plazo que se fijase para estas:

- Al 4% y amortización en 40 años, 25.261,79 pesetas

- Al 4% y amortización en 30 años, 28.915,05 pesetas
- Al 4% y amortización en 20 años, 36.790,90 pesetas
- Al 4,5% y amortización en 40 años, 27.171,60 pesetas
- Al 4,5% y amortización en 30 años, 30.695,80 pesetas
- Al 4,5% y amortización en 20 años, 38.438,10 pesetas
- Al 5% y amortización en 50 años, 27.388,40 pesetas
- Al 5% y amortización en 40 años, 29.139,10 pesetas
- Al 5% y amortización en 30 años, 32.525,75 pesetas⁴⁴⁵

Por tanto, en el mejor de los casos, es decir, en el caso hipotético de lograr colocar las obligaciones al interés del 4% y en un plazo de amortización de 40 años, la carga anual por este concepto sería de 25.261,79 pesetas, es decir, 5.261,79 pesetas superior al cálculo anterior y, en consecuencia, la provisión del fondo de reserva solamente ascendería a 23.708,49 pesetas.

Antes de proceder a la firma definitiva del contrato, el Consejo de Administración solicitó al ingeniero del tranvía de Burdeos a Bouscat, el donostiarra Carlos Goenaga, que estudiase todos los aspectos técnicos de la propuesta realizada por *Sécheron* y, tras obtener su visto bueno, decidieron convocar para el 6 de diciembre de 1896 una Junta General extraordinaria de accionistas para que sus miembros aprobasen definitivamente el proyecto de implantación de la tracción eléctrica.⁴⁴⁶

Finalmente, para poder hacer frente a posibles imprevistos con la necesaria holgura, el Consejo de Administración decidió fijar el capital en obligaciones en 600.000 pesetas, cuya emisión se realizaría a medida que lo fueran exigiendo las necesidades financieras de la inversión. Solamente los accionistas Segundo Berasategui y José Manuel Lerchundi plantearon en la reunión la posibilidad de ampliar el capital social, al considerar que sería mejor opción que el endeudamiento de la empresa pero, tras someter este punto a votación, 1.393 acciones votaron a favor de lo propuesto por el Consejo de Administración, frente a los seis títulos de los que se opusieron a esta medida.⁴⁴⁷

Una semana más tarde, el 16 de diciembre, el Consejo de Administración solicitó a sus accionistas el desembolso del último dividendo pasivo del 10%, por importe de 113.400 pesetas y, al mismo tiempo, procedió a la emisión de 1.200 obligaciones por valor de 500 pesetas cada una de ellas. Finalmente, se estableció un interés del 4,5% pagadero semestralmente, cada año, el primero de julio y de enero.⁴⁴⁸

Una vez que la Junta General de accionistas autorizó el cambio de tracción y el plan financiero de la operación, el Consejo de Administración remitió a *Sécheron* un primer anticipo de 20.000 francos y procedió a la firma definitiva del contrato de todos los equipos precisos para la transformación. Según estipulaban sus términos, los tranvías

⁴⁴⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, pp. 164-165.

⁴⁴⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, pp. 167-168.

⁴⁴⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, p. 182.

⁴⁴⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, p. 184.

eléctricos deberían iniciar su andadura el 15 de junio de 1897, justo a tiempo para hacer frente a la nueva temporada estival.⁴⁴⁹

La Compagnie de l'Industrie Electrique, Sécheron, de Ginebra

Los orígenes de empresa suministradora de los equipos de electrificación del tranvía de San Sebastián, la *Compagnie de l'Industrie Electrique* se remontan a un taller mecánico establecido en Ginebra por Alfred De Meuron y Henri Cuénod en 1879 y que rápidamente alcanzó un importante desarrollo en el campo de la electromecánica, gracias, en buena medida, a la incorporación a su plantilla del brillante ingeniero René Thury (1860-1938). En 1887 la empresa cambió su razón social para denominarse *Cuénod, Sautter et C^{ie}* y en 1891, tras su fusión con la *Société d'Appareillage Electrique*, el de *Compagnie de l'Industrie Electrique*. Un año más tarde, sus instalaciones se trasladaron al barrio de Sécheron.

René Thury desarrolló sus estudios en la *Société Genevoise d'Instruments de Physique* y en la Universidad de Ginebra. Posteriormente, a la edad de 19 años, tuvo ocasión de viajar en 1879 a los Estados Unidos donde, durante dos años, trabajó en Menlo-Park bajo las órdenes del mismísimo Thomas Alva Edison.

Tras su regreso a Suiza en 1881, Thury ingresó en la sociedad *De Meuron, Cuénod & C^{ie}*, donde trabajó en la explotación de las patentes de Edison y procedió a su perfeccionamiento, con la construcción, en 1882, de una dinamo hexapolar más compacta que las de su mentor y con la que obtuvo en 1884 la medalla de oro en la exposición de Turín. Posteriormente, desarrollaría numerosas patentes que alcanzaron merecida fama, gracias a la calidad de su construcción y a los buenos resultados prácticos que ofrecían, hasta el punto que, en 1899 la *Compagnie de l'Industrie Electrique* añadió a su razón social el subtítulo de «brevets Thury».

Denominada a partir de 1902 como *Compagnie de l'Industrie Electrique et Mecanique*, en 1918 la empresa sería rebautizada con su nombre definitivo, *S.A. des Ateliers de Sécheron*.

Sécheron desarrolló su actividad en el campo de las máquinas eléctricas, los reguladores, la tracción ferroviaria y tranviaria y la transmisión de energía en alta tensión. Entre sus hitos más destacados cabe señalar la del primer tranvía eléctrico de Francia, implantado en la ciudad de Clermond Ferrand en 1890. Asimismo, construyó el primer ferrocarril eléctrico de Suiza, inaugurado en 1894 entre Chavornay y Orbe.

Además de la electrificación de los tranvías de San Sebastián, *Sécheron* ha suministrado para España numerosos equipos de generación eléctrica, así como instalaciones de rectificación con destino a las electrificaciones ferroviarias. En los años cincuenta y sesenta suministró a Renfe los equipos de tracción de las unidades eléctricas de las series 600, 700 y 800 y de las locomotoras trifásicas de la serie 21-25 de Almería.

En la actualidad, *Sécheron* continúa desarrollando su actividad industrial en los campos de la generación y distribución de energía eléctrica y de la tracción ferroviaria. Asimismo, también realiza equipos de señalización y control como el sistema Euroloop implantado a partir de 1996 en la red de Euskal Trenbide Sarea.⁴⁵⁰

⁴⁴⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 6, p. 185B.

⁴⁵⁰ Daniel Wurmser, «Un centenaire: La traction électrique au chemin de fer de La Mure», p. 26.

Uno de los aspectos técnicos que, desde un principio, centró las mayores dudas sobre la viabilidad de la electrificación fue el de la vía, ya que ésta debería soportar el paso de coches motores de diez toneladas, peso muy superior al de los ligeros tranvías de caballos. Para cerciorarse de la capacidad portante de los raíles, en enero de 1897 se realizaron diversas pruebas de resistencia, en presencia del Ingeniero de Obras Públicas de la provincia, en el que consideraban era el punto más débil de la línea; el terraplén inmediato al túnel de Miracruz. Según la compañía, el resultado de la experiencia fue «completamente satisfactorio». Sin embargo, como se verá más adelante, la vía fue el verdadero talón de Aquiles del nuevo sistema de tracción.⁴⁵¹

Un mes más tarde, en febrero de 1897, la Compañía del Tranvía contrató la construcción de los edificios destinados a albergar la central generadora con el maestro de obras Juan María Azurmendi, por un importe de 26.200 pesetas. Dadas sus singulares características, las obras de la chimenea de ladrillo destinada a la evacuación de los humos generados por la combustión del carbón en las calderas, se adjudicó al especialista Juan Ruby.⁴⁵²

Antes de iniciar el montaje de la línea aérea, el Consejo de Administración decidió adquirir a la carpintería industrial de Ramón Múgica, un carro-torre destinado a este fin. Contratada su fabricación el 10 de febrero, la empresa donostiarra ejecutó el pedido con celeridad y el 24 de marzo ya se encontraba presto para el servicio.⁴⁵³

El 24 de febrero de 1897 se procedió a la recepción de los primeros postes de madera para el sostenimiento de la línea aérea, cuyo suministro había sido adjudicado a Juan Bautista Larreta, por lo que de inmediato se iniciaron los trabajos para su cimentación e izado. Ese mismo día y con el propósito de acelerar al máximo las obras, al igual que ya se había hecho en anteriores ocasiones, se solicitó al Obispo de la diócesis la oportuna autorización para poder trabajar los domingos y días festivos. Pocos días más tarde, el 3 de marzo, se recibió la primera expedición de material de la casa *Sécheron*, en concreto, algunos elementos para las tomas de corriente de los tranvías.⁴⁵⁴

Para la dirección de los trabajos de montaje de la línea aérea y los equipos de generación, *Sécheron* envió a San Sebastián a un montador suizo apellidado Vellido, quién estimó serían suficientes treinta días para colocar todos los postes, siempre y cuando se contase con un equipo de nueve personas, compuesto por tres peones para realizar las cimentaciones, cuatro más para levantar los postes y fijarlos al terreno, uno para el alquitranado de las bases y otro para preparar los apoyos de las ménsulas que sustentarían el cable de alimentación. Además, para colocar las eclisas necesarias en las juntas de los raíles para asegurar el correcto retorno de la corriente, se precisaría el concurso de otros ocho trabajadores que podrían ser los miembros de las brigadas de mantenimiento de vía.⁴⁵⁵

El 10 de abril de 1897 llegaban a San Sebastián los dos primeros coches cuya construcción había sido finalmente subcontratada por *Sécheron* a la empresa aragonesa Carde y Escoriaza.⁴⁵⁶ Esta sociedad había sido constituida el año anterior gracias a la colaboración de la compañía Carde de Burdeos y la familia Escoriaza de Zaragoza en 1896 y dada la juventud de la nueva compañía, algunos elementos delicados, como es el caso de las puertas, fueron fabricados en los talleres de la casa matriz bordelesa.⁴⁵⁷ Una vez en las cocheras de Ategorrieta se procedió de inmediato al montaje de los trucks y equipos eléctricos procedentes de suiza.

⁴⁵¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, p. 7.

⁴⁵² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, pp. 19, 21 y 24.

⁴⁵³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, pp. 21B y 40.

⁴⁵⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, pp. 28, 29 y 32.

⁴⁵⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, p. 40B.

⁴⁵⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, p. 49B.

⁴⁵⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, p. 64B.

Carde y Escoriaza

La sociedad Carde y Escoriaza fue fundada en Zaragoza en 1896 por el empresario bordelés Paul Carde y diversos miembros de la familia aragonesa Escoriaza, liderada por José Nicolás de Escoriaza y Fabro. El socio francés regentaba desde 1860, a orillas del Garona, un importante establecimiento de carpintería industrial, tanto en madera como metálica, y actuaba como socio tecnológico en la nueva empresa que, en principio, se iba a dedicar a la misma actividad, aunque muy pronto, se introduciría en el sector de la construcción de material móvil para tranvías y ferrocarriles. De hecho, el suministro de los tranvías de San Sebastián fue, probablemente, su primera incursión en el sector.

Carde y Escoriaza se convirtió posteriormente en el núcleo central de un grupo empresarial liderado por la familia Escoriaza que tuvo un destacado protagonismo en los transportes urbanos de diversas ciudades españolas. La sociedad, constituida en un momento propicio en el que se iniciaba la sustitución de las importaciones de material ferroviario gracias a la progresiva introducción de políticas arancelarias abiertamente proteccionistas, pronto adquirió un notable desarrollo. Tras el primer suministro de material móvil a los tranvías de San Sebastián en 1897, se especializó en este tipo de vehículos con pedidos para Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Mallorca, Zaragoza, Cádiz, Granada, Murcia, Gijón, Bilbao, Linares o Valladolid.

Con el fin de garantizar mercado a sus productos, a partir de 1902 la familia Escoriaza decidió intervenir en empresas concesionarias de ferrocarriles y tranvías. Ese mismo año participó en la electrificación de los tranvías de Zaragoza, unos meses más tarde en la creación de los tranvías de Granada y en 1904 en los de Cádiz a San Fernando y La Carraca.

Gracias a las ventajas que otorgaba la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, la familia Escoriaza se introdujo también en este sector y participó de forma destacada en la creación de los ferrocarriles de Sádaba a Gallur, de Haro a Ezcaray, los Caminos de Hierro de Granada o los Secundarios de Castilla, líneas que de inmediato se convirtieron en consumidores de los productos fabricados en la factoría de Carde y Escoriaza. Asimismo, estuvieron presentes en los Consejos de Administración de otras empresas ferroviarias españolas como la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte o el Central de Aragón.

Tras la Primera Guerra Mundial, la familia Escoriaza adquirió la participación de sus socios franceses en la empresa zaragozana, por lo que en 1920 cambió de razón social para pasar a denominarse Material Móvil y Construcciones. Sin embargo, debido al gran arraigo que había adquirido en poco menos de veinticinco años su antiguo nombre, en membretes, tarjetas o placas de construcción continuó figurando la leyenda «antiguos talleres de Carde y Escoriaza». Fue precisamente en estos años cuando la empresa intentó adentrarse, sin éxito, en el mundo de las construcciones aeronáuticas, con la colaboración del capitán de aviación e ingeniero José Ortiz de Echagüe, quién más tarde fundaría CASA.

Tras la Guerra Civil, la familia Carde perdió paulatinamente el control de la fábrica zaragozana que finalmente fue adquirida por la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles de Beasain (Guipúzcoa). La fusión definitiva se materializó en 1969 y, desde entonces, las siglas de la empresa guipuzcoana cambiaron de significado por el de Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, en homenaje a la antigua Material Móvil y Construcciones.

En la actualidad, la fábrica zaragozana de CAF mantiene su tradición ferroviaria y sigue siendo líder en el sector de los transportes urbanos ferroviarios, con la fabricación de metros, tranvías y modernos trenes de cercanías.⁴⁵⁸

⁴⁵⁸ Gregorio Núñez Romero-Balmas, «Nicolás de Escoriaza y Fabro», pp. 170-175.

La buena marcha de las obras pronto se vio dificultada por diversos contratiempos. Por ejemplo, el suministro de los postes de madera sufrió varios retrasos debido a las limitaciones del adjudicatario lo que, a su vez, retrasó el montaje de la línea aérea. Por otra parte, el Ayuntamiento de San Sebastián exigió que en el paseo de la Concha se colocasen columnas metálicas y no de madera, algo que no estaba contemplado en el contrato con *Sécheron* que, en principio, era la que suministraría dicho material. Para solucionar esta eventualidad, la Compañía del Tranvía se vio en la obligación de contratar su fabricación con la empresa Tubos Forjados de Bilbao.⁴⁵⁹

Junto a los retrasos en el montaje de la línea aérea, la principal demora en el programa de transformación del sistema de tracción fue el de la puesta en marcha de la central generadora. Todos los equipos de los tres grupos, tanto calderas como los motores de vapor, fueron subcontratados por *Sécheron* a la prestigiosa firma suiza *Escher Wyss* de Zurich, empresa que el 24 de mayo remitió desde sus talleres el primer conjunto generador. La demora de este primer envío era ya importante ya que una vez recibidos en San Sebastián, su puesta en marcha, en principio prevista para el 15 de junio, exigía todavía importantes operaciones de montaje. Sin embargo, éste no fue, ni mucho menos el mayor problema.⁴⁶⁰

En efecto, llegado el 15 de junio, la primera máquina de vapor todavía no estaba dispuesta para el servicio. Mientras tanto, el montador de la línea aérea enviado por *Sécheron* intentó desviar la atención ralentizando la instalación del cable de trabajo al señalar que las cimentaciones de los postes realizadas por la Compañía del Tranvía no eran lo suficientemente sólidas. Sin embargo, el contratiempo más grave fue que la segunda caldera, remitida desde Zurich el 12 de junio, pese a su gran tamaño, ¡se extravió por el camino!⁴⁶¹

En efecto, *Escher Wyss* tenía constancia que la caldera había atravesado la frontera entre Suiza y Francia en Bellegarde el 26 de junio pero, desde entonces, se había perdido su pista por completo. De hecho, transcurrieron casi dos meses para tener noticias de ella ya que, al parecer, el vagón que la transportaba había sufrido una avería en Sète y unos días más tarde se detuvo nuevamente en Béziers. Finalmente, el equipo llegó a la frontera de Irún el 21 de octubre de 1897, tras cuatro meses de agitado periplo.⁴⁶² Sin embargo, este culebrón todavía se prolongó durante un año más, ya que una caja que formaba parte de la expedición y que contenía diversos accesorios menores, no apareció hasta el 1 de septiembre de 1898 en los almacenes de objetos perdidos de la compañía de los ferrocarriles de Midi en París.⁴⁶³

Entre tanto, los trabajos de montaje de la línea aérea entre las cocheras de Ategorrieta y Rentería quedaron concluidos a mediados de julio de 1897, por lo que se iniciaron las primeras pruebas con la única máquina generadora disponible. Poco después, el 20 de agosto, el Gobernador Civil autorizó el inicio de la explotación con tracción eléctrica en dicha sección. De este modo, dos días más tarde, el 22 de agosto, se procedió a la inauguración del que se convertiría en el segundo tranvía eléctrico de España.⁴⁶⁴ Tan magna noticia quedó reflejada en la prensa local en los siguientes términos:

La nota saliente del día de ayer fue la inauguración del tranvía eléctrico de esta ciudad en el trayecto comprendido entre Ategorrieta y la villa de Rentería, que a pesar del mal estado del tiempo y la excesiva aglomeración de gentes, circuló con toda perfección, si bien con algún retraso en el itinerario a causa de haber tenido que vencer los empleados ciertos pequeños detalles que con la práctica cotidiana llegarán a subsanar.⁴⁶⁵

⁴⁵⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 7, pp. 60 y 56.

⁴⁶⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 7, p. 66.

⁴⁶¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 7, p. 92.

⁴⁶² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 7, pp. 121 y 141.

⁴⁶³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 8, p. 103.

⁴⁶⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 7, pp. 93 y 109.

⁴⁶⁵ *La Unión Vascongada*, N° 1.868, 23 de agosto de 1897, p. 1.



Imagen nº 18: El 22 de agosto de 1897 se implantó la tracción eléctrica en el trayecto comprendido entre las cocheras de Ategorrieta y Rentería. En la imagen, un tranvía Sécheron junto al puerto de Pasajes. En primer plano se aprecia la vía del ferrocarril del Norte. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Una vez en marcha la primera sección de la electrificación, se trabajó con gran actividad en la conclusión del montaje de la línea aérea. De este modo, los técnicos de la Compañía decidieron realizar una circulación de pruebas desde Ategorrieta hasta la Plaza Vieja la noche del 28 de septiembre,⁴⁶⁶ sin notificarlo previamente al Gobierno Civil y sin informar al público sobre la puesta en tensión del cable de alimentación. En consecuencia, un empleado de la red telefónica de la ciudad que realizaba su trabajo en las inmediaciones de la línea aérea, ajeno por completo a esta circunstancia, recibió una violenta descarga eléctrica. Afortunadamente, el accidente no acarrió al infortunado operario consecuencias de gravedad.⁴⁶⁷

Desde la inauguración provisional del tranvía eléctrico entre las cocheras y Rentería, el servicio se estuvo alimentando con el único un grupo generador completo disponible en aquel momento, por lo que existía el riesgo de que una avería paralizase el servicio, como de hecho así sucedió el 29 de septiembre de 1897. Ese día, un prensaestopa del vástago de uno de los pistones del motor se fundió por falta de engrase, lo que provocó su agarrotamiento y paralizó su funcionamiento. La solución de la avería requirió dos días en los que de nuevo regresaron los tranvías de mulas a Rentería hasta que, una vez subsanado el incidente, se pudo reanudar la generación de electricidad el 3 de octubre.⁴⁶⁸

Tras intensificar los trabajos y poner en marcha un segundo grupo generador, todo estaba dispuesto para la inauguración definitiva de la electrificación por lo que, tras recibir la oportuna autorización desde el Gobierno Civil, el Consejo de Administración decidió organizar este acto para el día 29 de octubre de 1897, a las tres de la tarde.⁴⁶⁹ El diario *El Fuerista* narraba en sus páginas el acontecimiento en los siguientes términos:

⁴⁶⁶ *La Unión Vascongada*, Nº 1.906, 30 de septiembre de 1897, p. 2.

⁴⁶⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, p. 130B.

⁴⁶⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, p. 132.

⁴⁶⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, p. 144B.

Ayer tarde se verificó la inauguración de la tracción eléctrica en el trayecto de Ategorrieta a Venta-berri, acto al que asistimos correspondiendo a la atenta invitación que se nos hizo por el Consejo de Administración de la Compañía.

Reunidos los invitados a las tres en la Plaza Vieja, nos dirigimos, acompañados de varios Consejeros de la Compañía, a Ategorrieta, en coches preparados al efecto. Formaban parte de la comitiva las Autoridades provinciales y locales; el Alcalde de la villa de Rentería y varios particulares.

Llegados a Ategorrieta, entramos todos en el departamento de máquinas donde esperaban el señor Arcipreste D. Martín Lorenzo Urizar, acompañado del Párroco de San Ignacio, D. Juan Mendivil. El primero, de capa pluvial, bendijo la instalación y, acto seguido, se emprendió la marcha hacia la ciudad, llevando el coche motor una jardinera de remolque, por ser aquel insuficiente para las personas invitadas.

Tanto el viaje de ida hasta Venta-berri, como el de regreso, se hizo sin novedad, y con buena marcha, siendo muchos los curiosos que salían a presenciar el paso atraídos por el sonido de la campana de aviso que para una gran parte constituye, con el sistema de moción, una gran novedad.

Al regreso a Ategorrieta siguió la comitiva hasta Rentería, donde los invitados fueron obsequiados con un espléndido lunch servido por el acreditado restaurant Oarso-Ibai, al cual no nos fue posible asistir por reclamarnos nuestras diarias tareas.⁴⁷⁰

El mismo periódico continuaba la crónica con una interesante descripción de las nuevas instalaciones:

Vamos ahora a dar una ligera descripción de la fábrica de electricidad, situada como saben nuestros lectores en Ategorrieta, la cual alimenta de dicho agente a la línea de tracción.

Consta de tres calderas multitubulares inexplorables, que presentan 110 metros cuadrados de superficie de calefacción, ensayadas a diez atmósferas. Para dar escape al humo, la chimenea tiene 49 metros de altura. Existen tres motores de vapor horizontales, tandem compound, de condensación, de potencia de 160 caballos, movimiento angular de 120 vueltas por minuto a la presión de 8,5 atmósferas, siendo cada volante de tres metros de diámetro y un peso de cinco toneladas.

En estos tres juegos de calderas y motores, dos funcionan y el otro se halla de repuesto. Estas calderas y motores proceden de la fábrica de Mr. Escher Wyss y Compañía de Zurich, Suiza.

Cada motor pone en movimiento a una dinamo compound de 105 kilovatios a 500 voltios, tipo Thury, de engrasamiento automático por anillos y frotadores o escobillas de carbón de seis polos, siendo el diámetro del colector de 0,42 metros. La dinamo se halla bien aislada y mediante un juego de correderas puede tensarse la correa aun estando aquella en marcha.

El cuadro de distribución se compone (por grupos), de un doble interruptor disyuntor automático para el acoplamiento de las máquinas y un amperímetro, un voltímetro para señalar el voltaje de la línea y otro para señalar el de la dinamo, así como un interruptor automático de la intensidad, sistema Thury.

Hay diez coches también de este sistema, teniendo cada uno de ellos dos motores Thury de 20 caballos y cada motor eléctrico cuatro polos, de los que dos son consecuentes.

El conductor de la línea es de cobre comprimido, sostenido en postes de roble sobre consolas y aisladores, formados éstos de una pasta especial hecha con

⁴⁷⁰ *El Fuerista*, Nº 2.897, 30 de octubre de 1897, p. 2.

goma, laca y mica, lo que hace que su aislamiento sea mayor que el de la porcelana. Consta la línea de dos cables de buen cobre, uno destinado al trabajo, situado en el plano vertical del eje de la vía de 8,20 milímetros de diámetro y otro que sirve para la alimentación, colocado sobre gruesos aisladores de porcelana de 8 milímetros.

En los cruces de la vía y en las calles va el cable de trabajo suspendido de aisladores fijados sobre hierros en forma de puente y sujetos a los muros de las casas o en postes colocados a un lado y otro de la vía cuando se trata de paseos. Además, hállanse los cables debidamente aislados en todos aquellos puntos de la línea en que por avería en los conductores de la red telefónica, pudiera haber algún contacto.

Toda la parte de la maquinaria eléctrica está construida en los talleres de La Industria Eléctrica de Ginebra, Suiza y los coches en Zaragoza, por la casa Carde y Escoriaza.⁴⁷¹

De este modo, San Sebastián se convertía no solo en la segunda capital española en contar con tranvías eléctricos sino también en la primera en la que se utilizaba en exclusiva el nuevo sistema de tracción, ya que en la ciudad pionera, Bilbao, los tranvías de mulas todavía se emplearon en la red urbana hasta 1909.⁴⁷²



Imagen nº 19: El 29 de octubre de 1897 quedó completada la electrificación del tranvía de San Sebastián. En la imagen, uno de los coches suministrados por Sécheron a su paso por el puente de Santa Catalina, en dirección a Rentería. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián. Expediente Nº 6.

⁴⁷¹ *El Fuerista*, Nº 2.897, 30 de octubre de 1897, p. 2.

⁴⁷² Juanjo Olaizola Elordi, *Los tranvías de Bilbao*, pp. 16-19.

4.5.- UNA ELECTRIFICACIÓN PRECOZ

A partir del 30 de octubre de 1897 todos los servicios de transporte de la Compañía del tranvía de San Sebastián se prestaron con los nuevos automotores eléctricos a los que, en caso de que la demanda lo exigiese, se les podía agregar hasta un total de cuatro de los remolques heredados de la época en la que se empleó el motor de sangre.

La puesta en marcha del nuevo sistema de tracción de inmediato suscitó un debate en el seno del Consejo de Administración respecto a la cualificación técnica del personal de la empresa. En efecto, no era lo mismo gestionar un servicio tan sencillo como un tranvía de mulas que una explotación tan compleja y con una tecnología tan novedosa como la que representaba un tranvía eléctrico que, además, contaba con su propia central térmica para la generación del fluido. La dirección del nuevo servicio requería a su frente una persona suficientemente preparada y cualificada y por ello ofrecieron el puesto, con un sueldo de 3.000 pesetas anuales, así como vivienda en las propias cocheras de Ategorrieta, al montador que había enviado *Sécheron* a San Sebastián para dirigir las obras de instalación, el señor Vellido. Sin embargo, éste declinó la oferta, por lo que finalmente fue nombrado como Jefe de Explotación el suizo Alejo Carlier, quién tomó posesión de su cargo el 15 de octubre de 1897.⁴⁷³

Alejo Carlier era jefe montador de la plantilla de *Sécheron* y fue contratado, con un sueldo anual de 5.400 pesetas, a propuesta de esta empresa, aspecto que el Consejo de Administración consideraba fundamental para evitar diferencias en lo relativo a las garantías ofrecidas por el funcionamiento de la instalación. Sin embargo, las disensiones no se hicieron de esperar.

El primer motivo de fricción entre la Compañía del Tranvía y *Sécheron* fue el relativo a la indemnización que la empresa suiza debía abonar en compensación por el retraso con el que finalmente se puso en marcha la tracción eléctrica, prevista en el contrato para el 15 de junio, antes por tanto del inicio de la temporada estival pero que, como ya se ha señalado, no se completó hasta el 29 de octubre de 1897. En consecuencia, la sociedad donostiarra decidió exigir una indemnización por valor de 24.740,20 pesetas, cifra establecida según los siguientes conceptos:

- Por alquiler de caballerías precisas para reforzar el servicio durante ese verano: 9.000 pesetas.

- Por diferencia en la venta de 60 caballerías, al retrasarse su enajenación, a 100 pesetas por cada una de ellas: 6.000 pesetas.

- Por diferencias en el coste por coche-kilómetro entre el motor de sangre y el eléctrico:

12.471 coches-km, del 16 al 30 de junio, a 0,10 ptas, 1.247,10 pesetas

26.767 coches-km, en el mes de julio, a 0,10 ptas, 2.676,70 pesetas

24.641 coches-km, en el mes de agosto, a 0,10 ptas, 2.464,10 pesetas

18.845 coches-km, en el mes de septiembre, a 0,10 ptas, 1.884,50 pesetas

14.678 coches-km, hasta el 28 de octubre, a 01,0 ptas, 1.467,80 pesetas

Es decir, 97.402 coches-km que representaban una diferencia total de 9.740,20 pesetas.⁴⁷⁴

⁴⁷³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, pp. 129-132.

⁴⁷⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, pp. 188-189.

Como es fácil de imaginar, los términos de la reclamación no fueron aceptados ni por *Sécheron* ni tampoco por el suministrador de las máquinas de vapor y sus calderas, *Escher Wyss*. Por ello, en julio de 1898 y tras un largo intercambio de cartas y telegramas, el Consejo de Administración envió a Ginebra a su secretario, Blas de Escoriaza, para negociar un acuerdo sobre este enojoso asunto así como respecto a otros pagos pendientes, autorizándole a rebajar las demandas de la compañía donostiarra, como máximo, a 20.000 pesetas.⁴⁷⁵ Aunque en agosto de ese año las dos empresas suizas aceptaron finalmente dicha cifra,⁴⁷⁶ su liquidación se retrasó hasta el 24 de agosto de 1899 cuando, tras un largo tira y afloja, ambas sociedades procedieron a abonar la cifra final de 18.372,51 pesetas.⁴⁷⁷

Sin embargo, el de las indemnizaciones fue el menor de los problemas. En los primeros cinco años de explotación con tracción eléctrica, la Compañía del Tranvía de San Sebastián experimentó importantes dificultades el área técnica que repercutieron directamente sobre la explotación y comprometieron sus resultados económicos. Estos problemas se centraron especialmente en la conservación de la vía, el mantenimiento del material de tracción y la generación de fuerza eléctrica.

4.5.1. La vía

Desde los inicios de la explotación con tracción eléctrica, el principal problema técnico se centró en el estado de la vía. Ésta había soportado sin dificultades el paso de los ligeros tranvías de mulas, pero se deterioró rápidamente con los nuevos coches eléctricos de diez toneladas. De este modo, ya en noviembre de 1897 se formó una comisión para el estudio de su consolidación, con el propósito de estudiar los trabajos pertinentes para su mejora y poder evitar el rápido deterioro que pronto se pudo observar en el material móvil.⁴⁷⁸

La primitiva vía de la Compañía del Tranvía de San Sebastián estaba constituida por carriles del sistema *Demerbe*, en barras de diez metros de longitud y treinta kilogramos de peso por metro lineal. Estos raíles se apoyaban sobre traviesas metálicas cada metro y medio. Además, todo el conjunto estaba empotrado en el terreno.

Como señalaba el secretario de la Compañía del Tranvía, Blas de Escoriaza, la colocación de la vía del sistema *Demerbe* era sencilla y rápida, como había quedado demostrado durante la construcción de la red tranviaria de San Sebastián. Además, según sus palabras era «muy elástica y completamente indeformable, siempre que se haya tenido el cuidado de hacer bien el recalce, y su entretenimiento es apenas perceptible».⁴⁷⁹

Pese al positivo juicio de Blas de Escoriaza y a los buenos resultados que había ofrecido esta vía durante los diez años de explotación con motor de sangre, antes de iniciar el servicio con tracción eléctrica se emprendieron diversos trabajos de consolidación con el propósito de dar a los carriles mayor consistencia y evitar las deformaciones que podría provocar el mayor peso de los automotores eléctricos. Para ello se procedió a su completo recalce, mediante el establecimiento de largueros de hormigón de 20 centímetros de ancho y 10 de alto, sobre los que descansaban los raíles, así como con el relleno de la parte hueca de su interior con una masa de almendrilla. Aunque el secretario del Consejo de Administración llegó a afirmar que esta solución había dado «un resultado superior a todo encomio», la realidad pronto se encargó de desmentir sus palabras.⁴⁸⁰

⁴⁷⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, pp. 88-91.

⁴⁷⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, p. 92B.

⁴⁷⁷ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio de 1899*, p. 5.

⁴⁷⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, p. 158.

⁴⁷⁹ Blas de Escoriaza, «Tranvía de San Sebastián», p. 530.

⁴⁸⁰ Blas de Escoriaza, «Tranvía de San Sebastián», p. 530.

En efecto, en febrero de 1898, cuando se procedió a la recepción provisional de la nueva instalación, el representante de *Sécheron*, el ingeniero Roche, ya advirtió que su empresa «no sabría mantener sus garantías si la vía no está en un estado normal de entretenimiento», ya que su manifiesto mal estado influía, tanto en la conservación de los vehículos, que se deterioraban rápidamente como consecuencia de las violentas sacudidas y trepidaciones a las que se veían sometidos, como en el consumo de energía, muy superior al normal debido al mayor esfuerzo que debían realizar los motores para vencer la resistencia que la vía ofrecía a su paso.⁴⁸¹

Para determinar el verdadero estado de la vía, la Compañía del Tranvía contactó con la empresa suministradora de los carriles y encomendó al ingeniero provincial, señor Larreta, la redacción de un estudio de mejora.⁴⁸² Como resultado de su informe, en abril de 1898 se contrató la ejecución de diversos trabajos de consolidación en un tramo de ensayo entre la plaza del Antiguo y Venta-berri obra que fue adjudicada al empresario Ramón Alonso. La actuación consistiría en el recalce de la vía mediante la colocación de losetas de pizarra dura, de una longitud de 1,30 metros por 30 centímetros de ancho y 10 de grosor.⁴⁸³

La ejecución de la consolidación de la vía en el centenar de metros del tramo de ensayo se realizó en el plazo de un mes y, el 21 de mayo de 1898, el contratista informó al Consejo de Administración sobre la conclusión de los trabajos. Como la experiencia dio, en principio, resultados positivos, un mes más tarde la Compañía encomendó a sus peones de mantenimiento de vía que rehabilitasen con los mismos criterios un tramo en las proximidades de Rentería, al mismo tiempo que se contrató con Ramón Alonso la realización de otro ensayo en las inmediaciones de la Concha, según las indicaciones del ingeniero de la casa *Demerbe*, el señor Vrancken.⁴⁸⁴

Una vez consolidada la vía en los tramos experimentales, el Consejo de Administración consideró conveniente dejar pasar un tiempo para poder comprobar sus resultados. Mientras tanto, el deterioro del resto de la vía se agudizó y como consecuencia de ello, se aceleró el desgaste y la rotura prematura de ruedas y ejes. A finales de 1898 la situación era tan preocupante que el propio vicepresidente, Luis Calisalvo, en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 4 de enero de 1899, urgió a sus compañeros respecto a la necesidad de acometer con toda urgencia los trabajos para la consolidación de toda la vía. Sin embargo, el presidente consideró que debido a la época del año en que se encontraban, en pleno invierno, con días cortos y lluviosos, no era el mejor momento para realizar estas obras y pospuso hasta el mes de marzo la toma de una decisión definitiva al respecto.⁴⁸⁵

Finalmente, en abril de 1899 se emprendieron los trabajos de consolidación de la vía en la calle Zubieta, pero con una brigada formada tan solo por cinco peones, en lugar de los veinte que había calculado el jefe de explotación que serían precisos para realizar la operación. Además, como este personal era polivalente, muchas veces debían abandonar estas labores para ejercer como wattmans o como cobradores suplementarios.⁴⁸⁶

Mientras los trabajos de consolidación de la vía se desarrollaban con una lentitud exasperante, sus repercusiones en los coches eran cada día más palpables. Las violentas trepidaciones y sacudidas que provocaba en el material móvil, además de resultar molestas a los viajeros, contribuían al rápido deterioro de los vehículos. Por ejemplo, a lo largo del año 1899 se partieron un total de trece ejes, hecho realmente

⁴⁸¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, p. 5B.

⁴⁸² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, p. 13B.

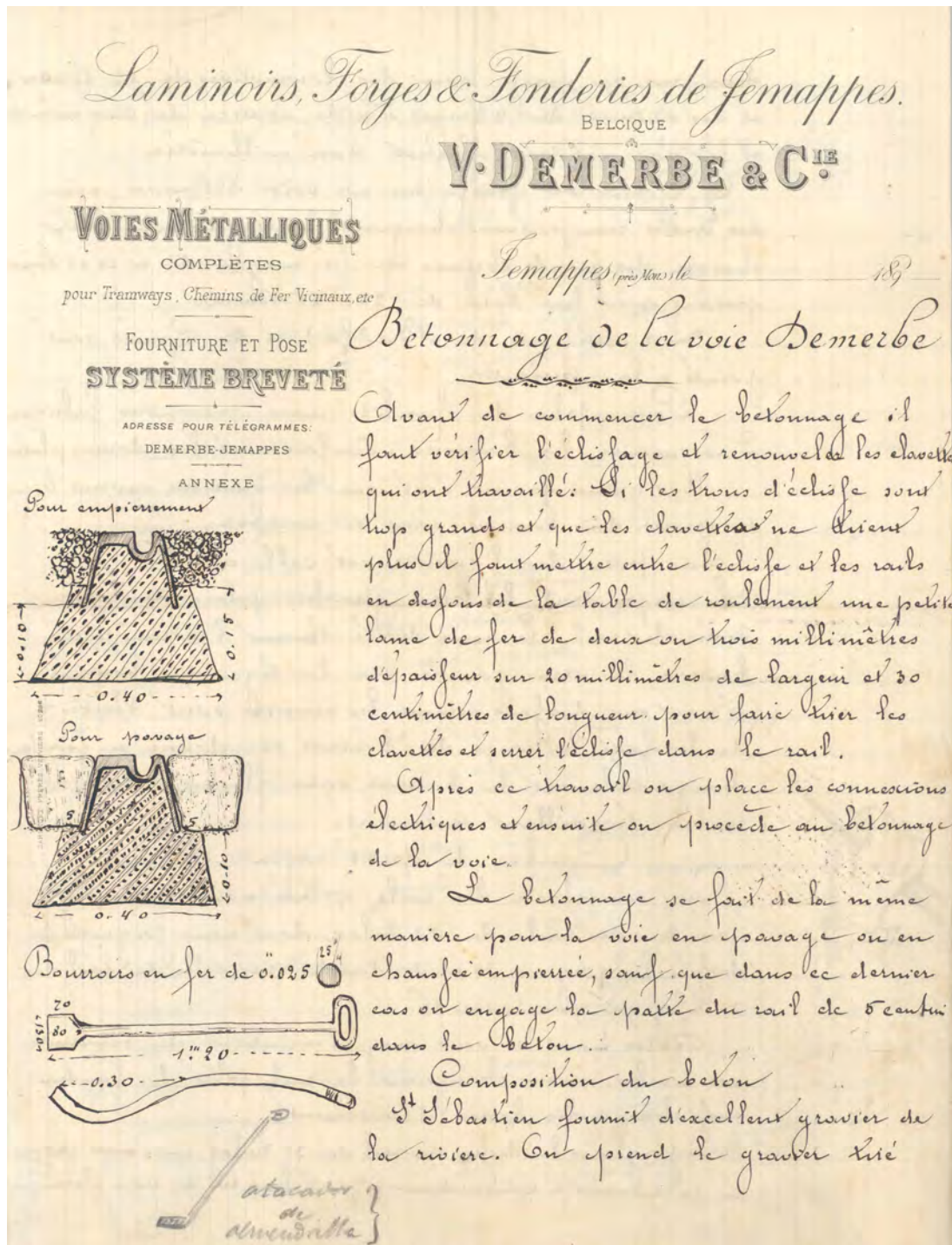
⁴⁸³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, p. 35.

⁴⁸⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, pp. 57, 60 y 93.

⁴⁸⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, p. 176.

⁴⁸⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 9, pp. 8 y 23.

insólito, ya que éste es uno de los elementos más resistentes de un vehículo ferroviario y, por tanto, una de las averías más infrecuentes.⁴⁸⁷ En concreto, los ejes de los tranvías de San Sebastián estaban constituidos por barras cilíndricas de acero dulce forjado y con un diámetro mínimo en manguetas de 75 milímetros.



Documento nº 17: La debilidad de la antigua vía utilizada con los tranvías de sangre fue uno de los principales quebraderos para la Compañía del Tranvía de San Sebastián tras la electrificación. En la imagen, carta del fabricante de los carriles, la casa belga Demerbe, con instrucciones para proceder a su consolidación. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián. Expediente Nº 10.

⁴⁸⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 9, p. 184.

En un principio, el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía achacó los problemas de rotura de ejes a la mala calidad de estos elementos, fabricados por la casa Averly de Zaragoza, pero esta empresa no aceptó sus reclamaciones y exigió la realización de un peritaje independiente que fue encomendado al ingeniero bilbaíno Luis Murga.⁴⁸⁸

En su informe, Luis Murga, tras realizar diversos análisis metalográficos de los ejes rotos, determinó que dada la excelente calidad del material y la suficiencia, aunque sin excesos, de su sección, podían resistir sin problemas los esfuerzos a que estarían obligados en condiciones normales. Por tanto, su conclusión era que las roturas se producían por los choques violentos y las repetidas vibraciones producidas por las malas condiciones de la vía, así como por los anormales desgastes de las ruedas, en buena medida también provocados por ésta. En concreto, respecto a la vía señalaba que

Recorridas varias veces la línea en toda su longitud, tuve la ocasión de ver que la vía en su mayor parte está en las peores condiciones de instalación. De construcción hartamente sencilla para la circulación en ella de vehículos de diez toneladas, se encuentra desnivelada en largos tramos rectos, por ejemplo, el trozo de Miracruz hasta el cruce de Beneficencia. Las uniones a juntas de los carriles están mal hechas, o estropeadas por el uso, de modo que no concuerdan los extremos de los carriles, originando violentos choques a los carruajes, y por fin, las curvas de la vía no guardan las condiciones que para asiento de carriles se prescriben. El carril exterior, en algunos puntos, está más bajo que el interior, debiendo ser al contrario y la distancia entre carriles, que debiera ser proporcional al radio de las curvas, no se ha tenido en cuenta como factor importante para la duración de ejes y ruedas.⁴⁸⁹

4.5.2. El mantenimiento del material móvil

Ante las dudas sobre las verdaderas causas de las roturas, la Compañía del Tranvía paralizó el pedido de nuevos ejes y ruedas de repuesto. De este modo, el deterioro del material se aceleró aun más y no era extraño ver circular tranvías con las pestañas de las ruedas rotas, algo que, además de provocar violentas sacudidas al material móvil, comprometía la propia seguridad de la circulación. Por ejemplo, en julio de 1899 los coches 1 y 9 circulaban en estas deplorables condiciones, mientras que en octubre del mismo año la propia empresa reconocía que los tranvías 1, 2, 4, 8, 9 y 10 tenían muy malas ruedas, no había ejes de reserva y el coche 11 no tenía ni ejes.⁴⁹⁰

La Compañía del tranvía ensayó ruedas de diversos fabricantes, ya que juzgaba las originales de Averly demasiado blandas. Así, aunque contrató algunas partidas a la Maquinista Guipuzcoana, finalmente volvió a recurrir a la *Bergische Stahl Industrie* de Remscheid, sociedad que ya había suministrado en el pasado estos componentes para los tranvías de mulas.⁴⁹¹

El mal estado de la vía también repercutía sobre los motores, por lo que prácticamente a diario se averiaba alguno, bien por las violentas sacudidas a las que se veían sometidos, bien por sus propios defectos constructivos, entre los que se encontraba el hecho de que en ellos penetraba con facilidad la grasa de los cojinetes y el polvo del camino.⁴⁹²

⁴⁸⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 9, pp. 8 y 23.

⁴⁸⁹ AMVF, Fondo CTSS, Luis Murga, *Peritaje rotura ejes automóviles*.

⁴⁹⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 9, pp. 67B y 98.

⁴⁹¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 9, pp. 94 y 172B.

⁴⁹² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 9, p. 66.

Por último, los nuevos coches motores también presentaron algunos defectos constructivos, entre los que destacaba la mala calidad de algunos montantes que se pudrieron prematuramente.⁴⁹³



Imagen nº 20: Los nuevos tranvías eléctricos reciclaron los antiguos remolques de mulas con el fin de incrementar su capacidad. En la imagen, un coche motor Sécheron con dos jardineras construidas en Malines. Año 1897. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián.

4.5.3. Nuevo material móvil

Para poder atender el servicio con las debidas garantías de reserva así como para hacer frente al progresivo crecimiento del tráfico, la Compañía del Tranvía decidió reforzar el parque de coches motores con la adquisición de dos nuevas unidades. El suministro de de la primera de ellas fue contratado el 8 de febrero de 1899 con la empresa catalana La Industria Eléctrica de Barcelona, compañía que mantenía estrechas relaciones técnicas con *Sécheron*.⁴⁹⁴ De hecho, su fundador, el ingeniero Luis Muntadas, había trabajado en su juventud en los talleres de la empresa suiza.⁴⁹⁵ Por su parte, la carrocería, idéntica a la de los anteriores, fue ejecutada por la zaragozana Carde y Escoriaza y el truck procedía de la firma suiza SIG.

En el caso del segundo coche, que entró en servicio en septiembre de 1901, su construcción también fue contratada con La Industria Eléctrica de Barcelona.⁴⁹⁶ Sin embargo, en este vehículo, a diferencia de los once anteriores y ante el deficiente resultado de los truck suministrados por *Sécheron*, que habían sido fabricados por la empresa suiza *Schweizerische Industrie Gesellschaft* (S.I.G.) de Neuhausen, fue

⁴⁹³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 9, p. 158B.

⁴⁹⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 9, pp. 1-2.

⁴⁹⁵ José María Gallardo y Lluís Prieto, *Cent anys del tramvia blau*, p. 20.

⁴⁹⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, p. 144B y Nº 11, p. 49B.

dotado con los novedosos equipos de la reputada firma norteamericana J.G. Brill, una de las compañías más destacadas del sector.⁴⁹⁷

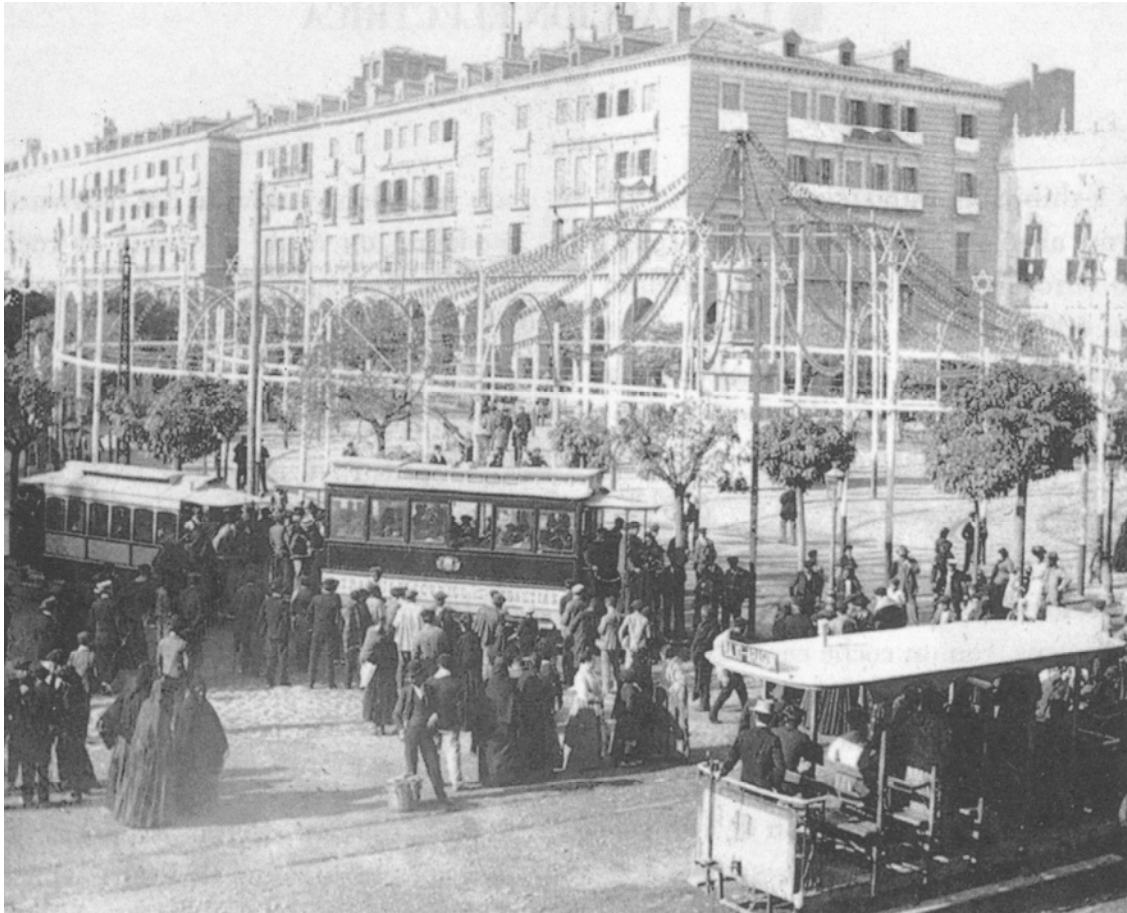


Imagen nº 21: Dos tranvías de San Sebastián participaron en la inauguración de los tranvías eléctricos de Zaragoza. En la imagen, uno de los tranvías donostiarras fotografiado en la Plaza de España de la capital aragonesa. Fotografía cedida por José María Valero Suárez.

Este nuevo tranvía, matriculado con el número 12, junto a otra unidad donostiarras, participó en octubre de 1902 en la inauguración del primer tranvía eléctrico de Zaragoza. En efecto, la empresa que gestionaba los tranvías de la capital aragonesa tenía todo dispuesto para iniciar el servicio con tracción eléctrica en las fiestas del Pilar de dicho año, incluido el suministro de los nuevos coches, contruidos por la firma aragonesa Carde y Escoriaza. Sin embargo, a finales de septiembre, éstos no estaban completos, ya que la empresa norteamericana J.G. Brill no había remitido a tiempo los truck. Por ello, el director de los Tranvías de Zaragoza, Pascasio Escoriaza, solicitó a su homólogo de San Sebastián la posibilidad de alquilar dos unidades en un contrato que incluía los dos wattman necesarios para su manejo.⁴⁹⁸

Cabe señalar que una vez en la capital aragonesa, los responsables del tranvía de Zaragoza desmontaron al coche Nº 12 su truck Brill y lo montaron en una de sus propias unidades, devolviendo la carrocería a San Sebastián. El contrato de alquiler se prolongó durante tres meses, por lo que en diciembre de 1902 el truck del coche Nº 12 y el otro tranvía, así como los dos wattman, regresaron de nuevo a la capital guipuzcoana.⁴⁹⁹

⁴⁹⁷ Debra Brill, *History of the J.G. Brill Company*.

⁴⁹⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 12, pp. 61B y 63B.

⁴⁹⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 12, p. 79.

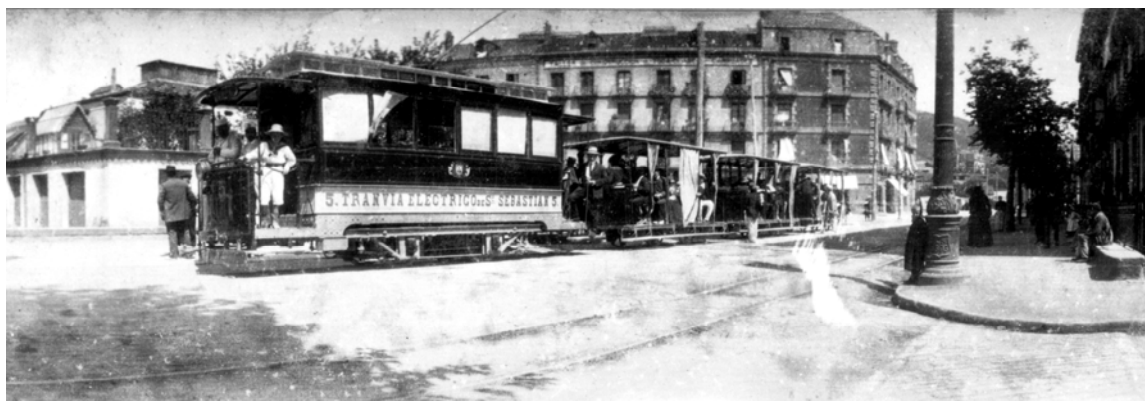


Imagen nº 22: En los primeros años de explotación fue común la circulación de tranvías con tres o más remolques. En la imagen, composición a su paso por la calle Miracruz. Archivo Koldo Mitxelena.

Salvo la adquisición de estas dos nuevas unidades, el parque de material móvil del tranvía de San Sebastián no experimentó mayores modificaciones, aunque es preciso señalar que la Compañía renunció a la posibilidad de enajenar parte de los antiguos coches hipomóviles. Al contrario, para poder hacer frente al rápido crecimiento de la demanda, el Consejo de Administración decidió poner a punto todo el parque y adaptar sus enganches para que pudieran ser arrastrados con los nuevos automotores. De este modo, en jornadas en las que se registraba una gran aglomeración de viajeros, se llegaban a formar composiciones integradas por hasta seis remolques, aunque en el verano de 1903 el Ayuntamiento de San Sebastián prohibió esta práctica y limitó el número máximo de remolques a tres.⁵⁰⁰

Tabla 15.- Material remolcado de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en Septiembre de 1902	
Tipo	Matrícula
Coches cerrados	2, 4, 6, 8, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 32, 34, 36, 40
Coches Abiertos	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 32 y 34
Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, Estado mensual del recorrido kilométrico de los coches remolcados, Septiembre de 1902.	

Por último, cabe señalar que algunos de los primitivos remolques de viajeros se llegaron a emplear en el transporte de carbón desde el puerto de Pasajes hasta las cocheras de Ategorrieta, para su consumo en la central termoeléctrica de la Compañía. En concreto, en el invierno de 1901 se utilizaron cinco jardineras para trasladar 600 toneladas de un envío de este fósil, procedente de Cardiff.⁵⁰¹

4.5.4. La generación de energía eléctrica

La electrificación del servicio implicó la introducción de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en un campo hasta entonces completamente desconocido para la empresa: la generación de energía eléctrica.

A diferencia de los graves problemas que presentaron la vía y el material móvil en los primeros años de explotación con el nuevo sistema de tracción, los equipos de la central termoeléctrica ofrecieron un rendimiento más que razonable, sin que se

⁵⁰⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 12, pp. 69B y 165.

⁵⁰¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, p. 183B.

produjesen grandes averías. De este modo y pese al deficiente funcionamiento de los coches motores, debido a la gran resistencia que ejercían los carriles a su paso, fue posible obtener el gasto por coche kilómetro previsto al estudiar el cambio del sistema de tracción que, salvo en los años 1900 y 1901 se mantuvo por debajo de las 0,20 pesetas y, en cualquier caso, lejos de los 30 céntimos que exigía el motor de sangre.⁵⁰²

Tabla 16.- Gasto anual por coche kilómetro (en pesetas)							
Año	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Gasto de tracción por coche/kilómetro	0,30		0,14	0,18	0,23	0,22	0,16
Gasto total por coche/kilómetro	0,44		0,23	0,28	0,32	0,32	0,25
Ingresos por coche/kilómetro	0,59		0,45	0,54	0,58	0,57	0,49
Margen positivo por coche/kilómetro	0,15		0,22	0,26	0,26	0,25	0,24
Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, <i>Memorias de los ejercicios 1896-1902</i>							

Pese al buen rendimiento que, en general, ofreció el nuevo sistema de tracción, resultan llamativas las importantes oscilaciones que experimenta este concepto, desde las 0,14 pesetas del primer año de explotación, hasta las 0,23 de 1900. La causa más destacada de estas fluctuaciones se encuentra en las alteraciones que experimentó en estos años el precio del combustible.

En un principio, la Compañía del Tranvía de San Sebastián consumió carbones de importación, de procedencia británica, que adquiría al señor Aristeguieta, uno de los mayoristas que comercializaba este combustible en la capital guipuzcoana. El precio de las primeras partidas fue de 31 pesetas por tonelada puesta en el puerto de Pasajes, a las que había que sumar otras tres pesetas por su transporte hasta las cocheras.⁵⁰³

Para intentar reducir el gasto en este concepto, la Compañía del Tranvía ensayó el consumo de combustibles nacionales como antracitas de las cuencas palentinas y menudos asturianos, en principio sin resultados concluyentes.⁵⁰⁴ Sin embargo, a partir de la primavera de 1898 el precio del combustible británico experimentó un notable incremento, al pasar de las anteriores 31 pesetas por tonelada a 48 pesetas, por lo que el Consejo de Administración se decantó definitivamente por el carbón nacional.⁵⁰⁵

A partir de junio de 1898, la Compañía del Tranvía decidió prescindir de los distribuidores locales para adquirir el combustible a los mineros y mayoristas asturianos, como es el caso de Macario Menéndez y de Ramón Blanco. El precio de la tonelada, en los muelles del puerto de Gijón oscilaba en aquel momento entre las 16,50 y las 15 pesetas, a los que había que sumar otras nueve pesetas por el coste de su transporte por vía marítima hasta San Sebastián.⁵⁰⁶

En diciembre de 1899 la Compañía del Tranvía cambió de proveedor para pasar a adquirir el combustible a la Fábrica de Mieres, empresa que ofrecía la tonelada al ventajoso precio de 14,50 pesetas. Debe tenerse en cuenta que la media de consumo

⁵⁰² Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memorias de los ejercicios 1898-1902*.

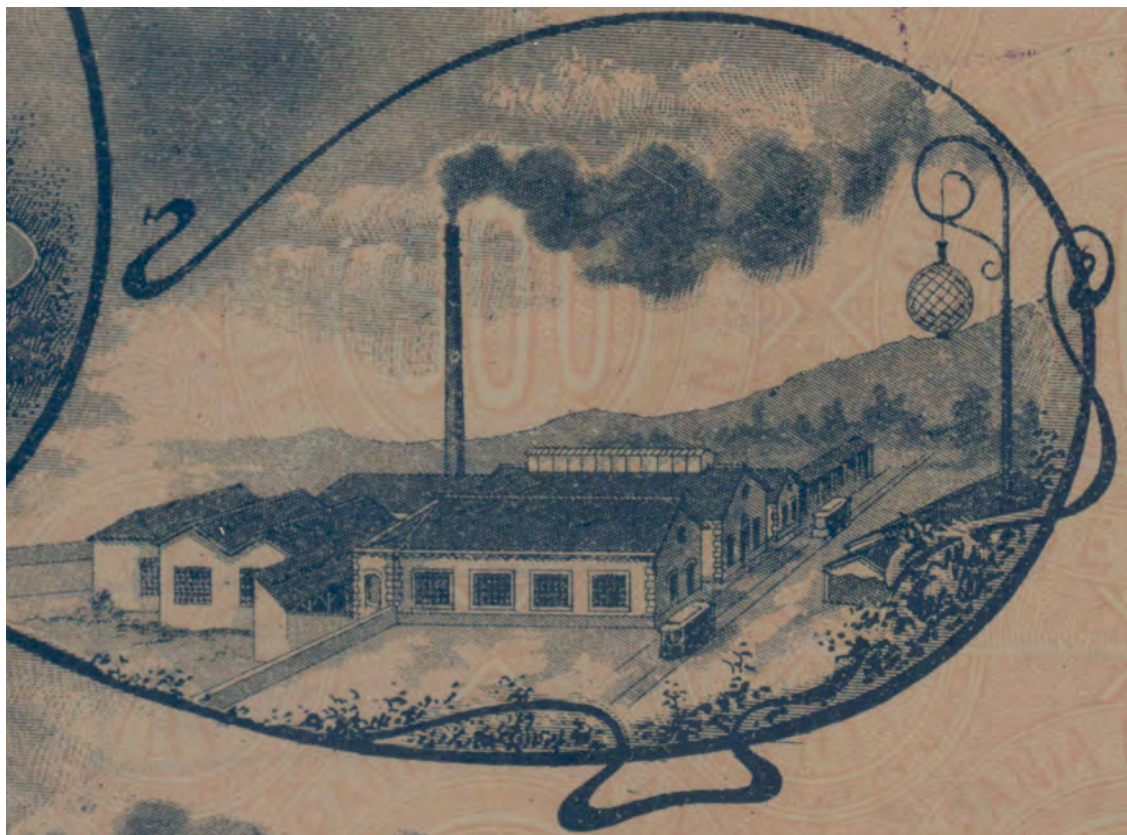
⁵⁰³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, pp. 120B, 106 y 150B.

⁵⁰⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, pp. 167, 194 y 198.

⁵⁰⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, pp. 32 y 42B.

⁵⁰⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, pp. 151 y 170.

diario de este fósil era de 1.600 kilogramos diarios, por lo que cualquier reducción del precio repercutía notablemente en la cuenta de resultados.⁵⁰⁷



Documento nº 18: Imagen de las cocheras de Ategorrieta, en la que se aprecia la central térmica establecida para la generación de electricidad. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián. Expediente N° 10.

Desde los primeros días de 1900, el precio del carbón comenzó a experimentar una fuerte tendencia al alza, de modo que en abril de dicho año la tonelada de hulla de Mieres ya costaba 22 pesetas, mientras que Macario Menéndez ofertaba en noviembre a 31 pesetas la tonelada, por lo que la Compañía del Tranvía decidió adquirir una importante partida de carbón de Cardiff cuyo precio, aunque más elevado, comenzaba a ser competitivo con los fósiles españoles debido a su mejor calidad, a la menor proporción de impurezas y al mayor número de calorías.⁵⁰⁸ Como es natural, este incremento repercutió sobre los resultados de la explotación y fue precisamente en este año en el que se alcanzó el gasto por coche/kilómetro más elevado en este periodo. La propia Memoria presentada ante la Junta de Accionistas así lo constataba al afirmar que «en la cuenta de tracción aparece una considerable diferencia en el coste del carbón, por los elevados precios que éste ha alcanzado durante el año actual».⁵⁰⁹

A partir del verano de 1901 los precios del carbón invirtieron la tendencia y, en septiembre la Fábrica de Mieres suministraba a 22 pesetas la tonelada, a las que había que sumar otras ocho por el transporte hasta los muelles de San Sebastián, mientras que a finales del ejercicio se obtenía el menudo a 17,50 pesetas. Además, los suministradores locales ofertaban el carbón británico a 30 pesetas la tonelada, lo

⁵⁰⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 8, p. 191B y N° 9, p. 142.

⁵⁰⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 10, pp. 22, 144 y 183B.

⁵⁰⁹ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio de 1900*, p. 5.

que permitió que en 1902 el coste de tracción por coche kilómetro quedase establecido en tan solo 0,16 pesetas.⁵¹⁰

La Compañía del Tranvía no desperdiciaba ninguna ocasión para obtener recursos y, dado que la escoria que generaba la quema del carbón en las calderas se podía aprovechar en el sector de la construcción, decidió subastar su venta. El mejor postor fue el contratista Rafael Hériz quién, en diciembre de 1901 se comprometió a abonar 0,75 pesetas por el metro cúbico de este material.⁵¹¹

4.5.5. La batería de acumuladores

Todavía hoy en día, uno de los principales inconvenientes de la energía eléctrica lo representa su difícil almacenamiento y, de hecho, en la actualidad sigue siendo la principal limitación para su aplicación en vehículos autónomos. En efecto, una vez generada, la energía eléctrica debe ser consumida y solamente es posible acumular su poder de forma eficaz mediante sistemas de almacenamiento hidráulico con centrales reversibles, instalaciones que exigen una gran inversión y la disponibilidad de grandes terrenos para la creación de los embalses reguladores necesarios.

Desde hace más de un siglo se han ensayado otras tecnologías para almacenar la energía eléctrica, como los volantes de inercia, las baterías de acumuladores y, más recientemente, los supercondensadores, sin que todavía se hayan obtenido resultados verdaderamente concluyentes al respecto.

La electrificación de un tranvía con una central termoeléctrica de generación imponía a las máquinas de vapor y dinamos fuertes sacudidas según el consumo de los vehículos, que alcanza violentas puntas durante las arrancadas. Por ello, ya a finales del siglo XIX fue común complementar la instalación con baterías de acumuladores que contribuían a regularizar el trabajo de las máquinas generadoras al almacenar la energía en los momentos de baja demanda y aportar su esfuerzo durante las sobrecargas. Incluso, una vez cargados, los acumuladores podían llegar a garantizar por si solos y durante algunos minutos el servicio, lo que ofrecía una mínima garantía en caso de tener que detener la marcha de las máquinas de vapor por cualquier circunstancia imprevista. Gracias a todas estas ventajas, con un grupo de baterías eficiente se podía obtener una importante reducción del consumo de combustible.

La Compañía del Tranvía de San Sebastián no fue ajena a las experiencias que otras empresas del sector realizaban con las baterías de acumuladores, cuyo funcionamiento pudieron comprobar de primera mano durante el viaje que los representantes del Consejo de Administración realizaron en el verano de 1896 a diversas instalaciones francesas y suizas. Por ello, en 1899 decidieron aceptar una proposición formulada por la Sociedad Española del Acumulador Tudor, por la que esta empresa se comprometía al suministro de una batería reguladora formada por 265 elementos que ofrecían una capacidad de 165 amperios/hora. El coste del equipo era de 35.089,65 pesetas que deberían ser abonadas a los cuatro meses de su puesta en marcha.⁵¹²

Con la batería reguladora, la Compañía del Tranvía esperaba obtener los siguientes resultados:

- Regular la potencia a proporcionar por las máquinas de vapor.
- Asegurar el servicio con una sola máquina de vapor.
- Alcanzar una reducción del gasto en combustible de hasta el 30%.
- Disminuir el desgaste de las máquinas al no sufrir éstas las fuertes sacudidas que provocaban las constantes sobrecargas.

⁵¹⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 11, pp. 53B, 86, 91 y 127.

⁵¹¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 11, pp. 97B-98.

⁵¹² Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio de 1899*, p. 8.

- Reducir las horas de trabajo diarias de las máquinas de vapor, al ser posible iniciar y finalizar el servicio de tranvías con la energía acumulada en las baterías.⁵¹³

Para instalar la batería era preciso disponer de un nuevo local, lo suficientemente amplio como para albergar este voluminoso equipo. Para ello, el Consejo de Administración adjudicó, el 15 de noviembre de 1899, la construcción de un edificio cuyo sótano se destinaría a albergar los acumuladores y en el que se levantaría una planta superior en la que se ubicarían las nuevas oficinas de la empresa.⁵¹⁴ Las obras se desarrollaron con celeridad y, de este modo, el 21 de abril de 1900 se devolvían las llaves al arrendador de la sede que, desde 1886, había ocupado Compañía del Tranvía en la Plaza Vieja.⁵¹⁵

Mientras la Compañía del Tranvía trasladaba su sede a las nuevas dependencias de Ategorrieta, se completó la instalación de la batería, de modo que el 24 de mayo se realizaron las primeras pruebas y el 14 de agosto del mismo año se procedió al ensayo definitivo de su capacidad.

En el primer día de ensayo, la batería fue capaz de asegurar por sí sola los primeros servicios, entre las 5 y las 7 de la mañana, momento en que comenzó a generar el fluido eléctrico la primera máquina de vapor. El segundo día, los resultados fueron igual de positivos, pero en el tercero la batería falló y fue preciso poner en marcha la segunda máquina de vapor para poder garantizar el suministro.⁵¹⁶

La Compañía del Tranvía pronto pudo comprobar que la nueva batería de acumuladores no era capaz de cubrir sus expectativas. Es más, el consumo de carbón con su concurso no se reducía sino que, al parecer, se incrementaba respecto a atender el suministro únicamente con las máquinas de vapor.⁵¹⁷ Por su parte, la Sociedad Española del Acumulador Tudor alegaba en su defensa que el mal funcionamiento de sus equipos era debido al cambio de las condiciones de la explotación desde el momento en que se estudió la instalación de las baterías hasta su puesta en marcha ya que, además de atender el servicio de tranvías, se habían firmado varios contratos de suministro de energía eléctrica con diversos industriales de la zona. Asimismo, consideraban que la empresa donostiarra no estaba haciendo un uso correcto de los equipos y que para atender el consumo de las fábricas del entorno era preciso completar la instalación con un *survolteur* o regulador de tensión.

En efecto, en las pruebas realizadas en agosto de 1900, se pudo verificar que la batería era capaz de regular los esfuerzos de las máquinas generadoras, ya que con su concurso la intensidad en las dinamos oscilaba entre los 120 y los 160 amperios, mientras que sin ella, ésta variaba entre 0 y 350 amperios, dando lugar a violentas oscilaciones y sacudidas. Por tanto, la potencia que entregaba la máquina de vapor de forma constante era de 95 a 125 caballos, en lugar de pasar bruscamente de 0 a 275 caballos. Además, como se ha indicado, los acumuladores habían sido capaces de asegurar por sí solos el servicio durante dos horas. Sin embargo, la capacidad de la batería, que habría sido suficiente para atender el servicio ordinario de tranvías, no lo era para además suministrar energía a particulares, lo que requería generar una intensidad de 220 amperios, aspecto del que no fueron informados los responsables de la casa Tudor.⁵¹⁸

La Compañía del Tranvía, aconsejada por su jefe de explotación Alejo Carlier, no aceptó las explicaciones de Tudor y, se negó a realizar la recepción oficial de la batería de acumuladores. En consecuencia, su Consejo de Administración decidió no abonar su importe cuyo pago, como se había especificado en el contrato, debía de

⁵¹³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 10, p. 117.

⁵¹⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 9, p. 121B.

⁵¹⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 10, p. 29.

⁵¹⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 10, pp. 91 y 96.

⁵¹⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 10, p. 119B.

⁵¹⁸ AMVF, Fondo CTSS, Expediente N° 14, Batería de acumuladores.

realizarse a los cuatro meses de su definitiva puesta en marcha. De este modo, se estableció un largo pleito que no quedó resuelto hasta el dictamen presentado por amigables componedores el 29 de septiembre de 1901. El informe, redactado por el ingeniero bilbaíno Emilio Hostmann señalaba que la batería cumplía los requisitos que inicialmente se habían exigido a Tudor y, por tanto, no cabía reclamación alguna de la Compañía del Tranvía, empresa que debía abonar el precio estipulado en el contrato.

Ciertamente, según señalaba el informe del ingeniero bilbaíno, la economía de combustible obtenida, del 4,11%, se encontraba lejos del esperado 30% pero era preciso tener en cuenta el notable incremento del suministro que generaba la venta de energía a terceros. Por otra parte, Emilio Hostmann censuraba la actuación del jefe de explotación de la Compañía del Tranvía, Alejo Carlier, en aquel momento ya ajeno a la empresa, a quién atribuía buena parte de la responsabilidad en el desencuentro entre ambas sociedades. Al respecto señalaba que «La Compañía del Tranvía encomendó su dirección técnica a persona que no supo o no quiso corresponder a tal distinción».⁵¹⁹

4.5.6. La venta de energía a terceros

Como se ha señalado, uno de los problemas que provocó el enfrentamiento entre la Compañía del Tranvía y la casa Tudor fue la variación de las condiciones de generación de fuerza eléctrica debido a la firma de diversos contratos de suministro con varios industriales del entorno, hecho que no fue comunicado a la empresa fabricante de las baterías de acumuladores para que pudieran proceder al correcto redimensionamiento de sus equipos.

En efecto, cuando se implantó el tranvía eléctrico en San Sebastián, no existía en la capital guipuzcoana, como en ninguna otra ciudad española, una empresa de generación y suministro de energía eléctrica que monopolizase el sector. Por el contrario, únicamente operaban diversas compañías de pequeña envergadura y que, además, debían competir con la Fábrica Municipal de Gas, cuyos servicios se encontraban firmemente implantados en la ciudad. Por tanto, los rectores de la Compañía del Tranvía pronto comprendieron que la venta de los excedentes de su central termoeléctrica podría generar una nueva fuente de ingresos.

El primer contrato para el suministro de energía a terceros se firmó el 1 de diciembre de 1898 con el óptico donostiarra Celestino Latieule, quién había organizado una pequeña red de distribución de alumbrado doméstico. Este empresario se comprometió a adquirir un total de 125 kilovatios/hora diarios.⁵²⁰

El acuerdo firmado con Latieule pronto fue seguido por otros como el establecido con las fábricas de los señores Lardy y Chappuis, de Miguel Idígoras o de Luzuriaga, todas ellas en Pasajes, o el de la fábrica de corsés de los señores Farcy y Oppenheim del barrio del Antiguo. Incluso el ayuntamiento de San Sebastián suscribió en el verano de 1899 un convenio para el suministro de 350 kilovatios diarios para alimentar el alumbrado público de la ciudad durante tres meses, tiempo necesario para poder disponer de su propia central generadora en la Fábrica Municipal de Gas.⁵²¹

El suministro de energía de la Compañía del Tranvía se realizaba en exclusiva a clientes situados en las proximidades de sus vías y la alimentación se efectuaba directamente desde la propia línea aérea. En cualquier caso, la empresa no se mostró interesada por explotar el negocio a gran escala, lo que habría requerido realizar importantes inversiones para aumentar la capacidad de la central de Ategorrieta así como para crear una red de distribución más completa, por lo que únicamente se limitó a vender los excedentes de su instalación. De este modo, la cifra de negocio proporcionada por este concepto no llegó a superar el 10% del total de los ingresos de la Compañía.

⁵¹⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 11, p. 56.

⁵²⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, p. 134B.

⁵²¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 9, p. 52B.

El suministro de energía no estuvo exento de episodios de fraude por parte de los clientes. En este sentido, el caso más llamativo es del industrial Latieule a quién primero descubrieron, en noviembre de 1900, que había desconectado su contador y, poco después, comprobaron que, además, lo había manipulado para que su lectura fuera inferior al consumo real.⁵²²

Tabla 17.- Venta de energía eléctrica de la Compañía del Tranvía de San Sebastián a terceros

	1899	1900	1901	1902
Ingresos	19.779,35	23.753,67	21.600,60	29.569,01

Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, Memorias de los ejercicios 1899-1900

4.6.- EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y EL NUEVO JEFE DE EXPLOTACIÓN

Durante los tres primeros años de explotación con tracción eléctrica, el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián no experimentó grandes variaciones, a excepción de la dimisión por motivos de salud del vocal León Osácar, quién fue reemplazado el 9 marzo de 1899 por el accionista Gabriel D. Güemes.⁵²³ Dos semanas más tarde se produjo una nueva vacante al renunciar, también por motivos de salud, el consejero José Otamendi, pero, en este caso, el Consejo decidió amortizar su puesto.⁵²⁴

El principal cambio experimentado por el Consejo de Administración tuvo lugar el 7 de abril de 1900, tras la celebración de una Junta General Extraordinaria en la que se aprobaron los nuevos estatutos de la Compañía. Entre otros puntos, el nuevo reglamento modificaba, en su artículo décimo, el número de personas que debían componer el Consejo, que quedó fijado en cinco, así como el mínimo de acciones que debían poseer sus miembros, que se estableció en veinte, en lugar de los cincuenta títulos exigidos hasta el momento.⁵²⁵

Tras la aprobación de los nuevos estatutos se procedió a la elección de un nuevo Consejo de Administración que quedó compuesto por:

- Presidente: Luis María Echeverría
- Vicepresidente: Luis Calisalvo
- Vocales: Ignacio Echaide
Francisco Egaña
José Antonio Bernad⁵²⁶

Aunque tres de los cinco miembros, Calisalvo, Egaña y Bernad, habían pertenecido al viejo Consejo, el nuevo presidente pronto rompió la atonía heredada y rápidamente tomó drásticas decisiones con el fin de intentar superar los graves problemas técnicos y financieros que arrastraba la Compañía desde que se produjo el cambio de tracción.

Luis María Echeverría pronto mostró su desacuerdo con los criterios de mantenimiento y gestión que defendía el jefe de explotación, Alejo Carlier, y fueron frecuentes los

⁵²² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 10, pp. 140 y 177B.

⁵²³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 9, p. 14B.

⁵²⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 9, p. 18B.

⁵²⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 10, p. 2B.

⁵²⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 10, p. 16.

desencuentros entre ambos. Finalmente, la situación estalló el domingo 10 de junio de 1900, jornada en la que la gran aglomeración de viajeros registrada derivó en grandes retrasos y averías que provocaron una situación caótica. Luis María Echeverría se personó en la parada principal de la línea, situada en la Plaza Vieja, y mantuvo una fuerte discusión con Alejo Carlier a quién acusó públicamente de organizar el servicio «de una manera desastrosa, con cansancio no solo del personal que dejó de cobrar a muchos viajeros, sino con cansancio también de los motores de los coches». Dos días más tarde, el jefe de explotación presentó su dimisión irrevocable ante el Consejo de Administración, la cual fue aceptada en ausencia del vicepresidente, Luis Calisalvo, quién días más tarde mostró su más rotundo rechazo a esta decisión.⁵²⁷

Tras la dimisión de Alejo Carlier, el Consejo de Administración decidió buscar un nuevo jefe de explotación y, tras valorar a diversos candidatos, finalmente fue seleccionado el ingeniero francés Jean-Louis Berthet, a quién el secretario Blas de Escoriaza había conocido durante el viaje que realizó, en compañía del vocal Justo Sansinenea, en el verano de 1897, por diversas redes de tranvías de Francia y Suiza y del que habían «oído grandes elogios por su pericia».⁵²⁸

En el momento de su selección, Jean-Louis Berthet se encontraba al frente del tranvía de Saint Just a Saint Foy en Lyon, el tercero electrificado en Francia en una obra realizada en colaboración con la firma suiza *Sécheron*, por lo que tenía amplios conocimientos sobre los productos de este fabricante. Además, su central generadora también se complementaba con una batería de acumuladores, en aquel momento uno de los puntos de conflicto en el seno de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, y suministraba energía a terceros, por lo que el ingeniero francés reunía toda la experiencia necesaria para poder reorganizar la empresa. Únicamente el vicepresidente Luis Calisalvo se opuso a su nombramiento.⁵²⁹

Jean-Louis Berthet llegó a San Sebastián el 15 de septiembre de 1900 y tras estudiar la situación en la que se encontraba la empresa, el 1 de octubre presentó a su Consejo de Administración diversos informes en el que analizaba el estado de los motores de los tranvías, el deficiente alumbrado de los remolques, el mal funcionamiento del motor del taller de reparaciones, la falta de equipos para realizar el levante de los coches durante las labores de mantenimiento y las irregularidades que presentaba el suministro eléctrico a particulares. Una semana más tarde, planteó nuevos informes que en este caso se centraban en los contactores de los motores, la reforma de los combinadores de tracción, el mal estado de los inducidos y su aislamiento, la línea aérea y el torneado de las ruedas.⁵³⁰

Tras los completos informes presentados por el nuevo jefe de explotación, el Consejo de Administración decidió afrontar de inmediato el plan de reformas propuesto por el ingeniero francés. Una de las primeras actuaciones fue la de modificar los inducidos de los motores, que se quemaban con sorprendente frecuencia. Para ello, Berthet solicitó la contratación de un mecánico electricista que había trabajado a sus órdenes en Lyon, el señor Michaud, con un salario mensual de 225 pesetas al mes.⁵³¹

Berthet pronto desplegó todas sus capacidades para poner a punto las instalaciones y equipos de la Compañía del Tranvía. Para evitar que se quemasen los inducidos de los motores con tanta frecuencia, procedió a la modificación de sus elementos de cierre para impedir que penetrase en ellos el aceite de los engranajes, polvo y agua. También reformó los frenos de los coches, incrementando su eficacia y optimizando el aprovechamiento de las zapatas, perfeccionó el alumbrado de los coches motores y remolques, muy deficiente y que provocaba frecuentes cortocircuitos, reconstruyó los

⁵²⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, pp. 62 y 83.

⁵²⁸ AMVF, Fondo CTSS, Expediente Nº 6, *Historial del viaje al extranjero por los delegados del Consejo*, p. 46.

⁵²⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, p. 93.

⁵³⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, pp. 105, 109-110 y 114.

⁵³¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, p. 159.

combinadores y reparó las máquinas generadoras, en las que se suprimieron las fugas de vapor.

Los resultados de los trabajos emprendidos por Berthet no se hicieron esperar y si anteriormente casi todos los días se quemaba el inducido de algún motor, tras las reformas, el Consejo pudo anunciar a la Junta General de accionistas celebrada el 20 de marzo de 1901 que llevaban más de dos meses sin que se hubiera repetido esta avería y en el resto del año solamente se quemó uno en todo el ejercicio.⁵³² Por lo que respecta a los combinadores, fueron sometidos a una reconstrucción integral en la que se introdujeron numerosas modificaciones hasta el punto que, una vez comprobado su buen funcionamiento, la empresa decidió patentarlos bajo la marca *Berthet-Thury*.⁵³³

La mayor parte de las reformas, que incluyeron un programa de consolidación de la vía y de puesta a punto de la línea aérea de alimentación, quedaron concluidas antes del inicio de la campaña de verano de 1901, en la que el servicio se pudo prestar sin incidencias dignas de mención. Por tanto, gracias al nuevo jefe de explotación Jean-Louis Berthet, y tras casi cuatro años de zozobra, el tranvía eléctrico de San Sebastián alcanzó por fin su madurez.

Tabla 18. Miembros del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1897-1902)

Nombre	Cargo	Años
Atanasio Osácar	Presidente	1897-1900
Luis María Echeverría	Presidente	1900-1902
Luis Calisalvo	Vicepresidente	1897-1902
Manuel José Arsuaga	Vocal	1897-1900
Francisco de Egaña	Vocal	1897-1902
José Otamendi	Vocal	1897-1899
León Osácar	Vocal	1897-1899
Diego Echevarría	Vocal	1897-1900
José Antonio Bernad	Vocal	1897-1902
Justo Sansinenea	Vocal	1897-1900
Gabriel D. de Güemes	Vocal	1899-1900
Ignacio Echaide	Vocal	1900-1902
Blas de Escoriaza	Secretario	1897-1902

Fuente: *Memorias de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1897-1902*

4.7.- EL PERSONAL

La sustitución del motor de sangre por el eléctrico implicó la reorganización del personal de la compañía ya que, por una parte, fue preciso reciclar a los antiguos mayores quienes, tras recibir la necesaria formación, se integraron en una nueva categoría; los wattman.⁵³⁴ Por otra parte, se contrataron los trabajadores necesarios

⁵³² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, p. 208 y Nº 11, p. 18.

⁵³³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 11, p. 2B.

⁵³⁴ Literalmente, el hombre del vatio, es decir, el responsable de regular la energía. Esta singular denominación fue común en los tranvías eléctricos franceses y también se empleó con frecuencia en los primeros tranvías eléctricos españoles.

para el correcto funcionamiento de la central termoeléctrica de generación; maquinistas y fogoneros. De este modo, se estableció una nueva plantilla, bajo el mando del Jefe de Depósito, cargo asumido durante los primeros años por el suizo Alejo Carlier, que quedó distribuida en los siguientes puestos de trabajo:

En la central generatriz:

- Dos maquinistas
- Dos fogoneros
- Un ayudante

En los talleres:

- Un ajustador mecánico
- Un herrero
- Un ayudante
- Un carpintero, que podía ser uno de los conductores
- Dos obreros para mantenimiento del material móvil en turno de noche

En el servicio de movimiento:

- Un wattman y un conductor por cada coche automotor, es decir, un total de veinte personas

En el servicio de vías y obras:

- Tres peones

Además, en el verano y en las festividades importantes de invierno, se precisaban otros seis peones, dos en Rentería, dos en cocheras y dos en la Plaza Vieja para colaborar en la realización de las maniobras con los remolques. Asimismo, era necesario incorporar un conductor a los remolques que se añadiesen a los coches motores para el cobro de billetes a los viajeros y la atención del freno de mano. Por último, la plantilla se completaba con un interventor.⁵³⁵

Las condiciones laborales de los trabajadores no variaron respecto a las que padecían en el periodo anterior. La jornada laboral seguía siendo de diez días, que podía ampliarse según las necesidades del servicio y únicamente disfrutaban de dos días de descanso al mes sin sueldo, salvo en el periodo estival en el que no se otorgaba ninguna clase de licencia.

La situación de los trabajadores de la Compañía del Tranvía experimentó una ligera mejora en octubre de 1898, cuando el Consejo de Administración decidió conceder al personal de la empresa dos días de descanso al mes sin deducción de sueldo, durante los nueve meses de invierno.⁵³⁶ La medida entró de inmediato en vigor y se mantuvo hasta el 1 de junio de 1899 para, una vez pasado el verano, retomarla en el otoño del mismo año.⁵³⁷

Una de las primeras medidas del nuevo Consejo de Administración presidido por Luis María Echeverría fue la de ampliar la concesión de dos días de descanso mensuales sin deducción de sueldo, a todo el ejercicio, incluido el verano siempre y cuando los trabajadores se comprometieran a ampliar su jornada laboral durante la campaña estival todo lo que fuera necesario, con el fin de que no fuera preciso contratar personal suplementario para cubrir las vacantes. Pese al sacrificio que representaba, la propuesta fue unánimemente aceptada por los empleados de la Compañía.⁵³⁸

Asimismo, en junio de 1900 Luis María Echeverría decidió implantar un Reglamento de castigos y premios a los trabajadores, ya que estos se habían

⁵³⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 7, p. 147.

⁵³⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, p. 121.

⁵³⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 9, p. 46B.

⁵³⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, pp. 37B, 41 y 47.

establecido hasta el momento al arbitrio del Consejo de Administración y su aplicación era muy irregular. La nueva normativa tipificaba como faltas muy graves, la insubordinación, la blasfemia, la embriaguez, el abandono del servicio y el fraude, mientras que el retraso en la prestación del servicio, la falta de aseo, el incumplimiento de los límites de velocidad, la falta de cobro a los viajeros, el pronunciamiento de palabras groseras, la mala atención al viajero y el incumplimiento de lo estipulado en los reglamentos y órdenes dictadas por el Consejo de Administración eran consideradas como faltas leves. Por último, la clasificación de cualquier otra clase de faltas quedaba al arbitrio del Consejo.

Todas las faltas clasificadas como graves, estaban penadas con el despido, mientras que para las leves se establecía el siguiente baremo de castigos:

- El retraso en la presentación al servicio, se castigaba con multas que oscilaban desde los cinco céntimos de peseta si éste era de cinco minutos, hasta los treinta céntimos si era de media hora. Si la demora era mayor, ese día el trabajador no era admitido en el servicio y se le penalizaba con medio día de salario.
- La falta de cobro a los viajeros se castigaría según las circunstancias y los años de servicio del empleado, por lo que la multa oscilaría desde el pago del billete no cobrado hasta la cuarta parte del jornal del día.
- La entrada de empleados en casas de juego también era castigada con la expulsión y si lo hacían en tabernas vistiendo uniforme, aunque estuvieran fuera de servicio en ese momento, serían multados como medio día de haber.
- El exceso de velocidad o el retraso no justificado al llegar a los cruces también se sancionaba con medio día de haber.
- La falta de aseo se multaría con veinticinco céntimos, y con el doble si se reincidía.

Asimismo, el reglamento establecía que el importe de las multas se destinaría a crear un fondo con el que se premiaría a los empleados que por su buena conducta fueran acreedores de tal distinción. Además, el Reglamento especificaba que los correctivos por faltas graves se impondrían siempre «después de oír a los interesados y testigos por el Consejo de Administración».⁵³⁹

En marzo de 1901, probablemente confiados en las mínimas garantías que ofrecía el nuevo Reglamento de castigos y faltas, los conductores y wattmans de la Compañía del Tranvía decidieron, por primera vez en la historia de la empresa, elevar a sus superiores, en un exquisito tono de súplica, algunas reivindicaciones para la mejora de su situación laboral. Sin embargo, una simple confidencia transmitida por uno de los implicados al Secretario hizo que el Consejo de Administración actuase con extrema dureza, incluso antes de recibir de forma oficial las demandas de los empleados. De este modo, el 17 de marzo decidió el despido fulminante del conductor Félix Miñón, al que identificaban como cabecilla del movimiento reivindicativo.⁵⁴⁰

En efecto, el chivatazo que recibió el Secretario del Consejo de Administración era cierto y, al día siguiente, el conductor David Lecuona entregó al Jefe de Explotación un escrito en el que los conductores y wattmans plasmaban sus reivindicaciones en los siguientes términos:

Los empleados de esta Compañía tienen el honor de exponer a Vd. los acuerdos por ellos tomados con objeto de que V. a su vez haga presente ante el Consejo de Administración las peticiones tan justas que los recurrentes solicitan y que debido a la benevolencia de los que ese Consejo componen, no dudamos alcanzar el fin que nos proponemos.

⁵³⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, pp. 56-58.

⁵⁴⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, p. 197.

Las peticiones son las siguientes:

1ª.- Un aumento de sueldo, quedando el precisar la cantidad a juicio del Consejo que estipulará lo que crea conveniente.

2ª.- El abono de las horas extraordinarias, el cual se desea que sea en la misma forma que se hace a otros empleados de esta Compañía y que no pertenecen a Movimiento, abonándose dicho extraordinario quincenalmente.

3ª.- Abonar el sueldo por entero, durante el periodo de la enfermedad y quedando excluidos los casos que exceptúa el artículo veintiséis del reglamento de instrucciones.

4ª.- Modificación de los horarios de días festivos, con objeto de disfrutar de más tiempo a la hora de comer, pidiendo para ello disminución del tiempo que tenemos para el almuerzo.

Todas estas peticiones que como el Consejo verá nos asiste la razón al solicitarlo, nos induce a ello el mucho servicio que se nos impone y lo rudo de nuestras faenas, sufriendo tanto en el invierno por el frío como en el verano por el mucho trabajo, así que no dudamos en alcanzarlo.

Y por lo que a Vd. suplicamos se digne hacerlo constar en la próxima sesión y creemos nos prestará su apoyo para lograr conseguir lo que con justicia nos corresponde.⁵⁴¹

El escrito estaba firmado por todo el personal de movimiento de la Compañía, salvo el conductor José Elizondo. En la sociedad actual, la visceral reacción del Consejo de Administración ante las peticiones formuladas por los trabajadores, respetuosas en todo momento y sin ninguna clase de amenaza de huelga sería impensable. Es más, el fulminante despido del conductor Félix Miñón contravenía el propio Reglamento de castigos y premios que por decisión unilateral del Consejo se había aprobado tan solo unos meses atrás ya que, aunque pudieran llegar a calificar su actitud como una insubordinación a sus superiores, clasificación totalmente desproporcionada ante una petición tan respetuosa, ni siquiera tuvo ocasión de ser escuchado por el Consejo o de presentar testigos en su defensa, como señalaba el artículo cuarto de la citada normativa. Sin embargo, lo que ahora nos parece inimaginable, hace un siglo era el proceder habitual de la Patronal frente a la más mínima demanda de sus obreros y, sobre todo, ante el menor atisbo de que se estuviera formando alguna organización sindical en el seno de la empresa.

La situación estalló en cuanto los trabajadores de la Compañía tuvieron conocimiento del despido fulminante de su compañero. Así, el 18 de marzo, a las dos y media del mediodía, los wattman y conductores presentaron un nuevo escrito en las oficinas de la Compañía en los siguientes términos:

Señor Presidente del Consejo de Administración.

Los empleados de esta Compañía a V. se dirigen con objeto de que nos haga presente la causa del porqué ha sido expulsado el empleado de esta Compañía Félix Miñón, lo cual deseamos con verdadero interés se nos diga dentro del día de hoy.⁵⁴²

En respuesta, el Presidente ordenó que fueran llamados uno por uno todos los conductores y wattmans para exigirles que depusieran su actitud, al tiempo que les exhortaba «a seguir por el buen camino, haciéndoles consideraciones sobre las consecuencias que para ellos y sus familias seguirían». Pese a las amenazas, al preguntarles si al día siguiente acudirían al servicio, todos, salvo el conductor Elizalde y los wattmans Amador y Gुरुceaga, se negaron si no era de inmediato readmitido Félix Miñón.⁵⁴³

Además, como en realidad el Consejo de Administración sospechaba que la reacción de los conductores y wattmans ante el despido de su compañero sería la de

⁵⁴¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, p. 198.

⁵⁴² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, p. 198B.

⁵⁴³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, p. 199.

declararse en huelga, durante toda la jornada el Secretario de la Compañía organizó un nuevo cuadro de servicio en el que éstos podrían ser sustituidos por el personal de talleres, revisadores de noche, guardavías y demás personal que tenía conocimiento del manejo de los tranvías, mientras que los conductores serían reemplazados por los interventores, el portero, el guarda del almacén y dos obreros. De este modo, se podría cubrir el cuadrante habitual de un día laborable de invierno. Por otra parte, se informó del conflicto al Gobernador Civil para que las fuerzas de seguridad revisasen la vía y destacase una pareja de miqueletes en las cocheras con el fin de prevenir cualquier acto de sabotaje.⁵⁴⁴

El propio Consejo de Administración se encargó de filtrar la noticia, convenientemente manipulada, a la prensa local. Así, el diario *La Unión Vascongada*, en su edición del 19 de marzo anunciaba que:

Según rumores que llegaron hasta nosotros, anoche, después de dejar el trabajo, los empleados del tranvía de esta capital anunciaron al presidente del Consejo de Administración que desde hoy se declaraban en huelga si no les aumentaban el sueldo y rebajaban las horas de trabajo.⁵⁴⁵

Resulta evidente que esta información había sido deliberadamente alterada ya que, como se ha visto, la huelga no se había convocado en demanda de aumentos de sueldo y reducción de la jornada laboral, sino por el despido fulminante y arbitrario del conductor Félix Miñón.

Como era de esperar, al día siguiente, 19 de marzo, que además coincidía con la celebración de la Junta General de accionistas, siete conductores y ocho wattmans se declararon en huelga. Como tenía previsto, el Consejo de Administración los despidió de inmediato y los sustituyó por los trabajadores de talleres y oficinas de la empresa. La propia Junta fue informada de la situación ya que en ella se leyeron las comunicaciones presentadas por los trabajadores, tras lo cual los accionistas apoyaron sin fisuras la actuación de sus Consejeros «conviniendo unánimemente en lo improcedente de las pretensiones que como imposición presentaban al Consejo y aprobando la entereza del Consejo en no dejarse imponer por aquellos empleados».⁵⁴⁶

Mientras tanto, la prensa informaba al día siguiente en los siguientes términos:

Ayer se declararon en huelga veinte empleados del tranvía de esta capital, pero el servicio se lleva a cabo con toda regularidad con varios suplentes de cobradores, empleados de oficina y guardavías.

Según nuestros informes, volvieron a sus trabajos tres de los huelguistas a las nueve de la mañana; los demás persisten en la misma actitud.⁵⁴⁷

Y un día más tarde señalaba:

Según nuestros informes, la Compañía del Tranvía de esta capital ha dispuesto cubrir las plazas que dejaron vacantes los empleados que se declararon en huelga, con nuevo personal, y no admitir en los trabajos de la citada empresa a ninguno de los huelguistas.⁵⁴⁸

En definitiva, el primer movimiento reivindicativo de los trabajadores de la Compañía del Tranvía de San Sebastián se saldó en un estrepitoso fracaso ya que todos los huelguistas perdieron su puesto de trabajo. Además, el Consejo de Administración decidió que los empleados que habían secundado el paro jamás podrían ser nuevamente admitidos.⁵⁴⁹ Es más, una vez resuelto el conflicto, la empresa pudo reducir los gastos de personal ya que los que reemplazaron a los huelguistas mantuvieron sus antiguos jornales, inferiores a los que percibían los wattmans y conductores. No es por tanto de extrañar que en poco tiempo se multiplicasen los episodios de fraude, con la venta de billetes reutilizados o la percepción del importe

⁵⁴⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, p. 199.

⁵⁴⁵ *La Unión Vascongada*, Nº 3350, 19 de marzo de 1901, p. 2.

⁵⁴⁶ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, p. 211B.

⁵⁴⁷ *La Unión Vascongada*, Nº 3351, 20 de marzo de 1901, p. 2.

⁵⁴⁸ *La Unión Vascongada*, Nº 3352, 21 de marzo de 1901, p. 2.

⁵⁴⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, p. 200.

del viaje sin entregar a cambio el billete correspondiente, única forma de que los trabajadores pudieran obtener unos ingresos mínimos. El propio vicepresidente, Luis Calisalvo, reconocía un año más tarde ante sus compañeros del Consejo de Administración que:

Llamaba la atención el personal de conductores que a su juicio dejaba mucho que desear, debido indudablemente, entre otras causas, a que lo conceptuaba mal retribuido, pues mientras hace 14 años el sueldo del conductor era de 3,50 pesetas, hoy que las necesidades de la vida son mayores, la mayor parte solo perciben 3 pesetas y por este sueldo no cree se puede tener buen personal.⁵⁵⁰

Por ello, el 24 de enero de 1902 el Consejo decidió que los cobradores únicamente percibirían el sueldo de tres pesetas durante el primer año de trabajo en la Compañía y, una vez superado este periodo de prueba, su retribución se incrementaría a 3,50 pesetas.⁵⁵¹

Una carrera singular, Emilio Peña Martínez

Emilio Peña inició su andadura profesional en los talleres de La Maquinista Guipuzcoana de Beasain. Posteriormente, el 1 de octubre de 1898, ingresó en la Compañía del Tranvía de San Sebastián como mecánico ajustador, con un jornal de 3,25 pesetas diarias.⁵⁵²

En el tranvía donostiarra pronto demostró sus cualidades y destreza y, además, gracias a su fluido dominio del francés, trabó una estrecha amistad con el jefe de explotación Jean-Louis Berthet, con el que actuaba de intérprete en el taller. Fue precisamente el ingeniero francés el que medió para que su salario fuera incrementado en 0,25 pesetas diarias en octubre de 1899.⁵⁵³

El 26 de mayo de 1901 Emilio Peña abandonó la Compañía del Tranvía de San Sebastián para pasar a trabajar como jefe de taller del ferrocarril eléctrico de Ulía. Esta instalación fue realizada por La Industria Eléctrica de Barcelona, empresa que se fijó en las cualidades técnicas del joven jefe de explotación y que cuatro años más tarde le propuso ocupar el mismo cargo en los tranvías de Linares (Jaén), cuya construcción había sido adjudicada a la filial catalana de la suiza *Sécheron*.

Los tranvías de Linares y su extensión a Úbeda y Baeza, fueron establecidos por un grupo empresarial belga que también había adquirido los tranvías de mulas de Málaga con el propósito de electrificarlos. Por ello, no resulta extraño que, dada su experiencia, enviase en 1909 a esta capital andaluza a Emilio Peña, donde dirigió el montaje de la nueva instalación. Más tarde, la misma sociedad impulsó la construcción del tranvía de San Sebastián a Tolosa, ocasión que Emilio Peña aprovechó para retornar a su tierra natal como jefe de los nuevos talleres de Andoain.⁵⁵⁴

La construcción del ferrocarril del Urola, promovido por la Diputación Provincial de Guipúzcoa suponía una magnífica ocasión para lograr un trabajo estable y mejor remunerado, por lo que Emilio Peña presentó una solicitud para ocupar el cargo de jefe de taller, puesto que obtuvo el 10 de agosto de 1925, «por tener una brillante hoja de servicios y por tener los más relevantes informes sobre sus condiciones personales y de capacidad técnica y práctica».⁵⁵⁵

Emilio Peña ejerció las funciones de jefe de taller del ferrocarril del Urola en Azpeitia hasta su definitiva jubilación, a la edad de 70 años, el 1 de julio de 1948.⁵⁵⁶

⁵⁵⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 11, p. 111.

⁵⁵¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 11, p. 111.

⁵⁵² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, p. 113B.

⁵⁵³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 9, p. 145B.

⁵⁵⁴ AMVF, Fondo Fc. Urola, Expediente personal de Emilio Peña.

⁵⁵⁵ AMVF, Fondo Fc. Urola, Libro de Actas del C.A. Nº 2, pp. 101 y 159.

⁵⁵⁶ AMVF, Fondo Fc. Urola, Libro de Actas del C.A. Nº 8, p. 100.

4.8.- LA EXPLOTACIÓN: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO Y RESULTADOS DE LA ELECTRIFICACIÓN

En principio, la sustitución del motor de sangre por el eléctrico, cubrió las expectativas por lo que respecta a las cifras que presentaba su balance económico. En efecto, el coeficiente de explotación pasó de una media del 76,1% durante los años en el que se empleó la fuerza animal en el arrastre de los tranvías, al 53,4% en el quinquenio posterior a la puesta en marcha del nuevo sistema de tracción.

Este positivo balance se obtuvo en el año de 1898, tal y como habían previsto sus promotores, gracias a una notable reducción del gasto, sobre todo en materia de tracción, en el que se pasó de las 0,30 pesetas por coche kilómetro de los tranvías hipomóviles a las 0,14 obtenidas con el motor eléctrico. De hecho, pese a que era de esperar que el nuevo sistema de tracción fuera capaz de atraer nuevos clientes deseosos de conocer de primera mano esta notable novedad tecnológica, la temporada estival fue desastrosa como consecuencia de las difíciles circunstancias que atravesó el país con la crisis cubana y la pérdida de esta rica colonia, lo que retrajo la afluencia de turistas durante el verano.⁵⁵⁷

A partir de 1899, el balance de la explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián reflejó un constante incremento de los ingresos y también, aunque de forma más contenida, de los gastos. En efecto, mientras el primer capítulo experimentó un crecimiento del 81% respecto a 1896, el segundo solo varió en un 23,6%. De este modo, el beneficio final mejoró en un 243% respecto al último año de explotación con motor de sangre.

El incremento de los ingresos se debió, principalmente, al aumento de los viajeros que registró la Compañía del Tranvía año tras año. Muy poco a poco el tranvía se fue convirtiendo en un servicio público de entidad, ya que la temporada estival iba perdiendo peso de forma paulatina, aunque todavía en 1902 los tres meses de verano representaron el 42% del total de los ingresos frente al 46% de 1896. Además, los abonos adquirían cada vez mayor relevancia frente al billete ocasional, ya que si en 1897 únicamente representaban el 18% de las ventas, en 1902 su porcentaje era del 44%.⁵⁵⁸ De este modo, no es de extrañar que el Consejo de Administración afirmase con satisfacción que el tranvía había adquirido vida propia.⁵⁵⁹

Año	1898	1899	1900	1901	1902
Enero	10.688,60	10.505,40	11.554,35	14.053,95	15.403,25
Febrero	9.355,70	9.763,40	12.458,30	10.971,50	12.074,75
Marzo	9.016,00	10.161,60	11.369,85	13.751,55	17.266,15
Abril	11.164,20	11.745,00	15.205,30	18.064,35	18.245,25
Mayo	13.364,20	14.682,50	16.711,20	19.811,85	19.850,55
Junio	12.900,80	14.471,50	20.976,60	22.101,70	22.669,00
Julio	20.723,70	25.573,20	30.103,65	34.586,00	35.121,10
Agosto	34.307,30	44.975,50	42.891,15	48.207,15	41.071,65
Septiembre	29.162,00	32.936,20	37.565,60	40.917,25	43.433,25

⁵⁵⁷ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio de 1898*, p. 9.

⁵⁵⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. N° 12, p. 126.

⁵⁵⁹ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio de 1901*, p. 10.

Octubre	15.022,70	17.933,50	21.875,75	19.776,20	23.351,85
Noviembre	10.394,20	12.384,05	13.944,05	14.446,05	17.421,55
Diciembre	10.503,10	12.194,55	15.027,05	15.554,15	17.759,60
Total	186.602,50	217.506,40	234.655,80	272.241,70	283.667,95
Fuente: Libro de recaudación diaria Nº 2, 1894-1902					

Por su parte, los incrementos experimentados en el capítulo de gastos se debieron, fundamentalmente, al aumento del precio del combustible, a las constantes reparaciones que exigió el material móvil como consecuencia de la deficiente gestión de la infraestructura y de los nuevos equipos y, sobre todo, al incremento de las circulaciones necesarias para atender la creciente demanda. De este modo, se pasó de los 318.992 coches/kilómetro de 1897 a los 684.519 de 1902, es decir, más del doble.⁵⁶⁰

Tabla 20.- Resultados de explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1898-1902)						
Año	Ingreso viajeros	Media diaria recaudación	Ingresos totales	Gastos	Coeficiente	Dividendo
1898	186.602,50	511,23	192.357,75	100.558,58	52,2	5%
1899	217.506,40	595,90	241.537,15	126.343,62	52,3	5%
1900	249.682,85	682,19	286.696,46	162.027,21	56,5	5%
1901	272.241,70	745,86	309.942,01	172.391,03	55,6	5%
1902	283.667,95	777,17	338.898,89	171.185,32	50,5	5%
Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, <i>Memorias de los ejercicios 1898-1902</i>						

Sin embargo, los lisonjeros resultados de la explotación no deben ocultar las graves dificultades económicas que atravesó la Compañía del Tranvía, debido a los errores en las estimaciones realizadas respecto al verdadero coste de la inversión que exigía la electrificación, así como a los elevados gastos que provocaba el mantenimiento y la reposición de equipos consecuencia, en buena medida, de la deficiente dirección técnica realizada en los primeros años por Alejo Carlier.

Como se ha señalado anteriormente, el primer proyecto de electrificación estableció el coste de la inversión en 670.000 pesetas. Para hacer frente a esta cifra, la Compañía del Tranvía disponía del 10% del último dividendo pasivo que, en 1896, todavía no se había exigido a los accionistas, es decir, 113.400 pesetas y, además, esperaba obtener otras 57.500 pesetas por la venta de los animales de tiro, sus arneses, los efectos de cuadra y parte del viejo parque móvil. Asimismo, la Junta de accionistas aprobó la emisión de una serie de 1.200 obligaciones por valor de 600.000 pesetas a un interés del 4,5%, por lo que en total se dispondría de una suma total de 770.900 pesetas. Sin embargo, estas previsiones pronto fueron superadas.

⁵⁶⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 12, p. 126B.

Por una parte, la Compañía no llegó a obtener los ingresos esperados por la venta de material en desuso ya que los animales de tiro se enajenaron a un precio inferior al previsto mientras que, salvo dos unidades vendidas al tranvía de Irún a Fuenterrabía, finalmente se optó por conservar todo el material móvil del periodo hipomóvil para utilizarlos como remolques de los coches eléctricos y poder de este modo hacer frente al incremento de la demanda. En consecuencia, en noviembre de 1898 únicamente se había logrado por este concepto un ingreso de 5.394,85 pesetas, es decir, menos del 10% de lo estimado.⁵⁶¹ Por otra, ya a principios de 1898 se pudo constatar que los gastos excedían en 125.000 pesetas lo presupuestado debido, fundamentalmente, al sobrecoste que representaron los trabajos de consolidación de la vía y la construcción de nuevos edificios en Ategorrieta. Además, la depreciación de la peseta como consecuencia de la crisis cubana encareció los pagos en francos a *Sécheron* en otras 81.677,69 pesetas.⁵⁶²



Imagen nº 23: Tranvía eléctrico fotografiado en el alto de Capuchinos, entre Pasajes y Rentería. Año 1897. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

En junio de 1898 la situación económica de la Compañía del Tranvía era verdaderamente preocupante, ya que mientras en sus arcas apenas quedaban 9.000 pesetas en existencia, debían abonarse en breve plazo 302.438,55 pesetas a *Sécheron* y otras 8.879,07 a los suministradores de carbón, a lo que había que sumar las 13.500 pesetas precisas para pagar el interés del primer cupón de las obligaciones. Precisamente para hacer frente a este último concepto, cuyo primer pago vencía el 1 de julio, fue preciso recurrir a un préstamo personal realizado la víspera por el presidente, Atanasio Osácar, con la condición de que le fuera reintegrado el 31 de agosto gracias a los ingresos que previsiblemente generaría la temporada estival.⁵⁶³

Como se ha señalado anteriormente, la campaña estival de 1898 ofreció unos resultados mediocres consecuencia de la crisis cubana, que retrajo la afluencia de veraneantes en la capital donostiarra. Por tanto, lejos de mejorar la situación financiera de la Compañía del Tranvía, ésta empeoró notablemente y, en noviembre de dicho año, carecía de los recursos precisos para afrontar el vencimiento de diversas facturas de los suministradores, así como para garantizar el interés y la amortización de las obligaciones. Los pagos pendientes ascendían en aquel momento a 252.663,66

⁵⁶¹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, p. 144B.

⁵⁶² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, pp. 12B y 72.

⁵⁶³ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, p. 80.

pesetas, cifra a las que había que sumar otras 44.632,55 pesetas correspondientes al interés del 5% con el que, a pesar de la delicada situación que atravesaban, pretendían retribuir al accionista.⁵⁶⁴

Las únicas opciones para superar esta delicada situación financiera pasaban por aumentar el capital disponible, bien en acciones, bien mediante el endeudamiento con la emisión de una nueva serie de obligaciones, unido a una política de austeridad cuyo primer paso debería haber sido no retribuir interés alguno al accionista. Sin embargo, esta última opción ni siquiera fue contemplada, ya que no querían dañar el crédito de la Compañía, por lo que la Junta General extraordinaria, celebrada el 27 de noviembre de 1898, aprobó la emisión de 700 nuevas obligaciones de 500 pesetas, al 4,5% de interés y amortizables en 40 años.⁵⁶⁵

Seiscientas de las obligaciones se pusieron de inmediato en circulación, mientras que las cien restantes quedaron en cartera en previsión de futuros gastos como la adquisición de nuevo material móvil. La mayoría de los nuevos títulos de deuda fueron suscritos por los propios accionistas de la Compañía, de modo que, el 1 de enero ya se habían colocado 570, que reportaron un ingreso de 285.000 pesetas.⁵⁶⁶ Con estos fondos, el Consejo procedió a saldar las deudas pendientes con los proveedores, así como a abonar con parte de los recursos obtenidos de este modo, el interés del 5% del capital de los accionistas.⁵⁶⁷

Pese a la mejora de los resultados de explotación obtenida a lo largo de 1899, el beneficio no fue suficiente para garantizar el reparto del 5% del dividendo, por lo que el 24 de enero de 1900 el Consejo de Administración, en lugar de optar por una política de austeridad, decidió enajenar las 100 obligaciones en cartera para obtener recursos con los que satisfacer con un 5% a los accionistas.⁵⁶⁸ Además, nuevamente se tuvo que recurrir a un préstamo personal de 15.000 pesetas del presidente, Atanasio Osácar, al mismo tiempo que se hacía preciso afrontar diversos pagos urgentes como las obras del edificio destinado a albergar la batería de acumuladores y las nuevas oficinas. Por ello, en marzo de 1900, la Junta de Accionistas aprobó incrementar el endeudamiento mediante la emisión de otras doscientas obligaciones en las mismas condiciones que las anteriores.⁵⁶⁹

El nuevo crédito tampoco resultó suficiente para hacer frente a los crecientes gastos que generaba la puesta a punto de las instalaciones, obras que se aceleraron tras la llegada del nuevo jefe de explotación, el francés Jean-Louis Berthet. Por ello, en diciembre de 1900 se emitieron doscientos nuevos títulos de deuda, de los que un centenar se depositaron, primero en el Banco Guipuzcoano y más tarde en el de España, como garantía de una cuenta de crédito.⁵⁷⁰

La Junta de Accionistas todavía aprobó una nueva emisión de deuda el 6 de agosto de 1901 por otros 200 títulos. De este modo, el volumen de la deuda quedó igualado con el capital en acciones, con 2.500 obligaciones que representaban un compromiso de 1.250.000 pesetas.⁵⁷¹ Como en ocasiones anteriores, la mayoría de los nuevos títulos fueron adquiridos por los propios accionistas de la empresa y sus allegados más directos.

En diciembre de 1901 la situación era tan alarmante que el vocal Ignacio Echaide entregó a sus compañeros un informe en el que exigía se pusiera freno al endeudamiento y, sobre todo, se imputasen las reparaciones que exigía la puesta a punto de la red al gasto corriente y no al capítulo de inversiones, como se había hecho

⁵⁶⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, p. 145.

⁵⁶⁵ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, pp. 153-157.

⁵⁶⁶ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio de 1898*, p. 4.

⁵⁶⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 8, p. 193.

⁵⁶⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 9, p. 152.

⁵⁶⁹ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 9, p. 180B.

⁵⁷⁰ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 10, pp. 160, 209, 213 y 234B.

⁵⁷¹ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio de 1901*, p. 8.

hasta entonces.⁵⁷² En efecto, en aquel momento, la inversión total realizada ascendía a 2.343.377,70 pesetas, mientras que los recursos, entre acciones y títulos de deuda representaban 2.500.000 pesetas.⁵⁷³

La estructura del capital de la Compañía del Tranvía de San Sebastián no experimentó nuevas variaciones hasta el 20 de abril de 1902, fecha en que finalmente se tomó la decisión de aumentar en 700 el número de acciones, pero en esta ocasión su propósito era financiar la ampliación de la red, tema que se tratará en el próximo capítulo.⁵⁷⁴

En resumen, la evolución financiera de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en los primeros cinco años transcurridos tras la transformación del sistema de tracción fue realmente compleja. Cuando se propuso a los accionistas la sustitución del motor de sangre por el eléctrico se anunció que con ello el margen de beneficio permitiría no solo satisfacer con holgura el interés del endeudamiento, sino que además se garantizaría un dividendo mínimo del 5% y se podría nutrir el fondo de reserva para que en el momento en que revirtiera la concesión los accionistas recuperasen su inversión con holgura. Sin embargo, a diferencia de lo que sucedió con la implantación de los tranvías hipomóviles, inversión para la que ni siquiera fue preciso desembolsar todo el capital en acciones y, desde luego, no exigió endeudar a la Compañía, con la electrificación no solo se agotaron los recursos propios sino que además requirió la emisión de obligaciones cuyo valor igualó el capital en acciones. Ciertamente, los accionistas vieron todos los ejercicios como su inversión era retribuida con el prometido 5%, pero ello solo fue posible a costa del creciente endeudamiento y, desde luego, fue imposible dotar al fondo de reserva de los recursos previstos. De hecho, su balance a 31 de diciembre de 1902 era de tan solo 42.114,97 pesetas.⁵⁷⁵

En definitiva, la Compañía del Tranvía de San Sebastián marcó un hito tecnológico al ser la segunda empresa que implantaba en España la tracción eléctrica y la primera ciudad en la que quedaban definitivamente desterrados los tranvías de mulas. Sin embargo, esta apuesta tecnológica no estuvo exenta de riesgos que llegaron a comprometer su viabilidad. Imprevistos como el incremento del cambio entre la peseta y el franco, elementos no contemplados en el presupuesto inicial y una deficiente dirección técnica pusieron a la Compañía al borde del colapso. De hecho, en el año 1900 la transformación estaba al borde de constituirse en un fracaso tecnológico y financiero sin paliativos.

Solamente el relevo del jefe de la explotación por un ingeniero verdaderamente capacitado, Jean-Louis Berthet, y una favorable coyuntura en la que, al contrario de las previsiones iniciales a la hora de implantar el motor eléctrico, se vio marcada por el constante incremento de la clientela, permitieron salvar la situación. En efecto, a partir de 1899 el número de viajeros transportados anualmente experimentó un aumento continuado lo que, a su vez, se tradujo en una mejora del margen de beneficio del 243% respecto al último ejercicio en el que la línea se explotó con motor de sangre. Por su parte, la acertada dirección del ingeniero francés solventó buena parte de los problemas que arrastraban las instalaciones y el material móvil desde 1897 hasta alcanzar una fiabilidad razonable y, por consiguiente, una reducción considerable de los gastos de mantenimiento. De este modo, se pudieron sentar las bases para la expansión de la empresa en los años venideros.

⁵⁷² AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 11, pp. 93-94.

⁵⁷³ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio de 1901*, p. 16.

⁵⁷⁴ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A. Nº 12, p. 4.

⁵⁷⁵ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio de 1902*, p. 16.

5.- NUEVAS LÍNEAS Y NUEVAS EMPRESAS (1903-1917)

Una vez culminado el proceso de electrificación de la línea de Venta Berri a Rentería y tras superar el difícil periodo de consolidación técnica del nuevo servicio, la Compañía del Tranvía de San Sebastián decidió impulsar la ampliación de su red. De este modo, en los quince años siguientes se construyeron diferentes líneas que permitieron la comunicación con nuevas zonas de desarrollo urbano de la capital de Guipúzcoa; los ensanches de Amara y Gros, el enlace con importantes focos de demanda como es el caso de las estaciones de ferrocarril de la Compañía del Norte y de los Ferrocarriles Vascongados, así como con novedosas atracciones turísticas como el parque del Monte Igueldo.

El proceso de expansión que experimentó la Compañía del Tranvía de San Sebastián en los primeros años del nuevo siglo se vio completado con la implantación del servicio de transporte de mercancías, vieja aspiración de la empresa que se remontaba a los propios orígenes de sus primeras concesiones y que exigió construir nuevas vías para acceder al interior de los muelles de Pasajes y San Sebastián así como a la estación de Amara y la adquisición de un material móvil específico para el nuevo negocio.

Sin embargo, este periodo también se vio marcado por la ruptura del monopolio de los transportes urbanos que, desde su constitución, había disfrutado la Compañía del Tranvía de San Sebastián en la capital guipuzcoana. Al calor de su positiva experiencia surgieron nuevas iniciativas que, en algunos casos fueron recibidas con abierta hostilidad, ya que representaban una competencia directa a sus intereses, como fue los casos de los ferrocarriles de San Sebastián a Hernani y a Hendaya, mientras que otros, como el Ferrocarril del Monte Ulía o el tranvía de San Sebastián a Tolosa, aportaron nuevos tráficos a la empresa donostiarra.

5.1.- NUEVOS FERROCARRILES Y TRANVÍAS URBANOS EN SAN SEBASTIÁN

En los primeros años del siglo XX se desarrollaron en San Sebastián cuatro nuevas iniciativas en el sector de sus transportes colectivos, en concreto, los ferrocarriles eléctricos al Monte Ulía, a Hernani y a Hendaya, y el tranvía a Tolosa. Es preciso señalar que, sobre todo en los dos primeros casos, aunque legalmente estaban considerados como ferrocarriles, en realidad reunían características técnicas propias de los tranvías eléctricos. De hecho, los vehículos de Monte Ulía podían circular por las vías de la Compañía del Tranvía hasta el corazón de la ciudad, mientras que el de Hernani disponía de su propio circuito urbano por el centro de la capital guipuzcoana, itinerario que posteriormente también fue utilizado por los trenes del ferrocarril a la frontera francesa.

5.1.1. El ferrocarril del Monte Ulía

En orden cronológico, la primera de estas empresas, y la de vida más efímera, fue la Compañía del Ferrocarril del Monte Ulía. Sus orígenes se remontan al 28 de junio de 1895, fecha en la que Vicente Machimbarrena Gogorza obtuvo la concesión para la construcción y explotación de un ferrocarril de cremallera desde el donostiarra barrio de Ategorrieta hasta la cima del Monte Ulía, con el propósito de fomentar el desarrollo como zona de ocio y esparcimiento de este paraje. En principio, la tracción de los trenes estaría asegurada mediante locomotoras de vapor.⁵⁷⁶

El nuevo proyecto fue acogido con interés por la Compañía del Tranvía de San Sebastián, ya que el nuevo ferrocarril se convertiría en tributario de su línea a Rentería

⁵⁷⁶ *Gaceta de Madrid*, Nº 180, 29 de junio de 1895, p. 1.110.

en las inmediaciones de las cocheras de Ategorrieta, punto en el que los viajeros con origen o destino en el centro de la ciudad deberían realizar trasbordo desde los tranvías a los trenes de cremallera o viceversa. Además, no hay que olvidar que su promotor y algunos de sus familiares más directos, eran importantes accionistas del tranvía urbano.⁵⁷⁷

Durante tres años, Vicente Machimbarrena no fue capaz de materializar el proyecto, por lo que en 1898 decidió transferir sus derechos a su hermano, Fermín, operación autorizada por una Ley promulgada el 2 de septiembre de 1898. Es interesante resaltar que, gracias al progreso que había experimentado la tracción eléctrica en los últimos años del siglo XIX, la nueva ley modificaba la concesión de 1895 y daba libertad al promotor para elegir el sistema de tracción que considerase más conveniente, así como para mantener o prescindir de la cremallera.⁵⁷⁸

Fermín Machimbarrena procedió al replanteo de la propuesta original y pronto pudo constatar que, gracias a la mayor potencia de los motores eléctricos, los trenes podrían ascender a la cima del Monte Ulía sin necesidad de instalar un sistema de cremallera. Por ello, una vez redactado un nuevo proyecto con tracción eléctrica, el 16 de febrero de 1900 obtuvo la concesión definitiva para la construcción de su ferrocarril.⁵⁷⁹ Un año más tarde, el 1 de agosto de 1901, se constituyó la Compañía del Ferrocarril del Monte Ulía, dotada de un capital social de 530.000 pesetas. Poco después se emprendieron las obras, dirigidas por el ingeniero Ramón Elósegui, las cuales ya estaban finalizadas en 1901, aunque su inauguración tuvo que posponerse ante el retraso del fabricante del material móvil, La Industria Eléctrica de Barcelona, en el suministro de las unidades. Finalmente, la línea pudo entrar en servicio el 8 de junio de 1902, tal y como recogía la prensa de la época:

Ayer tarde tuvo lugar la inauguración del tranvía que va desde Ategorrieta, frente a las cocheras, al alto de Ulía. San Sebastián cuenta desde hoy un sitio que reúne todas las condiciones para pasar un día agradable.

Hace ya años que se notaba en falta. Todos los forasteros que venían a pasar la temporada estival entre nosotros, no hallaban fuera de la monótona carretera de Rentería, otro sitio para entretener la tarde. Ahora, gracias a una Empresa, fundada más bien en el beneficio de San Sebastián que en el lucro, contamos con un precioso sitio: Ulía.

El público que visita San Sebastián verá ahora satisfecha su continua aspiración de dotar a nuestra ciudad de comodidades para el *tourismo* y expedición a las montañas como las implantadas hace tiempo en Suiza, a la cual en nada debe envidiar nuestras montañas por su belleza panorámica y el doble encanto de su belleza marítima. Desde las alturas de Ulía, San Sebastián se contempla a vista de pájaro, produciendo un efecto sorprendente la península tendida entre la marina de la Concha y de la Zurriola, y casi verticalmente se divisa el barrio de Ategorrieta, y en el fondo del panorama la imponente silueta de Aitzgorri.

El monte Ulía, que dada su orientación produce, aun en invierno, una flora meridional, solamente era visitado hasta ahora por arriesgados expedicionarios. Un inglés de gustos refinadísimos, tenido sin embargo por desequilibrado por quienes no conciben más que trotar en el asfalto del Boulevard, tuvo la feliz idea de construir la llamada «casita roja» y, siguiendo sus gustos los que no están exentos de él, han acordado en buena hora la

⁵⁷⁷ AMSS, Sección D, Negociado 13, 1985-5, *Expediente relativo al ferrocarril de Ulía*.

⁵⁷⁸ *Gaceta de Madrid*, Nº 246, 3 de septiembre de 1898, p. 1.001.

⁵⁷⁹ *Gaceta de Madrid*, Nº 73, 14 de marzo de 1900, p. 881.

construcción del ferrocarril a Ulía, a la cumbre de cuyo monte no hay nada comparable en cuanto a las condiciones panorámicas y de salud.

Una comisión compuesta de una representación del Consejo de dicha Empresa, aguardaba a los invitados en la estación de partida del nuevo ferrocarril, construida por cierto con gran lujo y amplitud. Los invitados verificaron su ascensión en dos turnos, ponderando unánimemente la suavidad de la rodadura de los carriles y buen gusto de los tranvías y el soberbio paisaje que se divisa en ambos lados del trazado. Apenas llegaron a once minutos los invertidos para la ascensión, revelando los *watmen* gran pericia en la conducción de los trenes.

Los carruajes hallábanse engalanados con guirnaldas de laureles, flores combinadas y lazos azul y blanco y otros multicolores, habiéndose encargado de su decoración «La Orquídea», con su habitual, excelente y refinado gusto.

Ya en la cúspide, y congregados allá todos los invitados, procedióse por el vicario de San Vicente, señor Echeverría, y hallándose igualmente presentes en el acto el arcipreste señor Urizar y el vicario de San Ignacio, señor Mendivil, a la bendición del nuevo tranvía.

Los expedicionarios examinaron detenidamente la instalación, que responde a todos los más modernos adelantos en cuanto a condiciones de seguridad, *confort* y tracción, felicitando a la Empresa y al ingeniero director de las obras, D. Ramón Elósegui, por el plausible proyecto, idea preferente en ella de colocar a San Sebastián a nivel de las montañas helvéticas que tantos *touristas* y extranjeros atraen. Aun cuando la sola belleza de la cumbre de Ulía compensa con exceso la ascensión, reúne además las comodidades de un espacioso salón *restaurant*, con mesas al aire libre, juego de *lavon-tenis*, con su artística caseta para el uso de los *sportmen*, un espacioso parque con su fuente central y multitud de sombrillas y bancos con toldos. En el *restaurant*, además del consiguiente esmerado servicio de almuerzos y comidas, se facilitarán *panniers* de meriendas para cuantos quieran visitar los alrededores muy pintorescos y dilatados de la propiedad.

Por el momento, los trabajos ejecutados por la empresa de este nuevo tranvía, se limitan a esta primera parte del monte. Pero tiene ya adquiridos terrenos en la cima inmediata, mucho más elevada y en una de cuyas rocas ha izado el pabellón español. Desde este último punto de vista, el panorama es inmenso y en días claros se divisan las farolas del Machichaco y de Biarritz.

Por este año, y dada la premura del tiempo, no ha podido la empresa completar su proyecto que consiste en unir el actual término del tranvía y *restaurant* con las altas cimas del segundo monte, por medio de un pequeño tranvía Decauville, cuya obra se terminará para el año próximo.

Todo el trayecto de la vía fue iluminado con bengalas al regreso de la comitiva y, en la plataforma de la cima se quemó al anochecer una bonita colección de fuegos de artificio. Por la noche lució una caprichosa iluminación eléctrica de efecto muy agradable.

A los invitados al acto de la inauguración sirvióseles un esplendido *lunch*. Entre los concurrentes vimos a los señores Merry del Val, exembajador de España en las Cortes de Viena, Londres y el Vaticano; Jiménez, gobernador civil interino, Colomer, gobernador militar; D. Tomás Acha, alcalde accidental; concejales señores Arcelus, Comín, Resines, Laffitte y Gabilondo, y los señores Machimbarrena (D. Alberto, D. Vicente, D. Fermín y D. Ramón), Issasi, Brunet, Lizarriturry, Puchades, Asensio, Gaytán de Ayala, Vizconde del Cerro, Altube, Amiel, Pozzy, Elorrio, Izquierdo, Orbea, Lasquibar, Tabuyo, Urgoiti, Castell, por

La Voz de Guipúzcoa, Bueno por *El Correo de Guipúzcoa*, Goñi, por *La Constancia* y por la *Unión Vascongada*.⁵⁸⁰

Como se desprende de la crónica, este ferrocarril era de carácter eminentemente turístico, ya que su objetivo era el facilitar el transporte de los veraneantes a las diversas atracciones construidas por su concesionario en la cima del Monte Ulía. Unos años más tarde, en 1907, en lugar del previsto tranvía Decauville se construyó un espectacular teleférico, diseñado por el reputado ingeniero cántabro Leonardo Torres Quevedo. Este aparato partía desde las inmediaciones de la estación superior del ferrocarril para llegar a la denominada Peña de las Águilas, donde se instaló un impresionante mirador sobre las aguas del mar Cantábrico. Su recorrido era de 280 metros de longitud y superaba un desnivel de 28 metros.



Imagen nº 24: Automotor del ferrocarril eléctrico del Monte Ulía, fotografiado en las inmediaciones de la cumbre. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

La inauguración en 1912 del parque de atracciones del Monte Igueldo supuso una dura competencia para el Ferrocarril de Ulía, ya que, además de la novedad de sus instalaciones, su comunicación con el centro de la ciudad era notablemente más rápida, gracias a la combinación del tranvía urbano con un funicular. Por otra parte, la crisis del sector turístico que experimentó San Sebastián tras el inicio de la Primera Guerra Mundial en 1914, supuso una constante merma de clientes, con su consiguiente repercusión negativa en la cuenta de resultados de la empresa concesionaria.

A partir de 1917, la Fábrica Municipal de Gas de San Sebastián suspendió el suministro de este combustible, utilizado en la central de generación eléctrica del ferrocarril, por falta de pago, por lo que el servicio quedó paralizado. En 1920, la Jefatura de Obras Públicas solicitó al Ayuntamiento de San Sebastián información sobre la caducidad de la concesión administrativa y, aunque la institución municipal exigió su mantenimiento, al considerar que se trataba de una situación coyuntural y

⁵⁸⁰ *La Unión Vascongada*, Nº 3793, 9 de junio de 1902, p. 1.

que el ferrocarril resultaba altamente beneficioso para el fomento del turismo en la ciudad, lo cierto es que los trenes nunca más volvieron a ascender a la cima del monte Ulía.

Los gestores de la Compañía del Ferrocarril de Ulía constituyeron, a partir de 1928, la Sociedad Inmobiliaria Monte Ulía, entidad que procedió a la venta de las antiguas cocheras y central eléctrica al Ayuntamiento de San Sebastián. En la actualidad, en estas instalaciones se emplaza un frontón y una bolera, mientras que el edificio que sirvió de oficinas de la empresa se transformó en 1951 en baños públicos.⁵⁸¹ Asimismo, en 1948, la Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa enajenó todos los terrenos de la cima, los cuales fueron a su vez permutados con la institución municipal en 1952.⁵⁸²

5.1.2. El ferrocarril de San Sebastián a Hernani

La primera comunicación ferroviaria entre San Sebastián y Hernani quedó establecida en 1863 al entrar en servicio, el 1 de septiembre de dicho año, la sección de la línea internacional Madrid-Irún comprendida entre la capital de Guipúzcoa y Beasain. Gestionada por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, el servicio estaba dirigido fundamentalmente al transporte de viajeros y mercancías en largo recorrido por lo que, al igual que sucedía entre San Sebastián y Rentería, tampoco estaba preparado para satisfacer el creciente tráfico local existente entre ambas poblaciones.⁵⁸³

Las primeras noticias sobre un ferrocarril diseñado específicamente para cubrir este trayecto se remontan a diciembre de 1890, fecha en la que el empresario donostiarra Manuel Martí solicitó al gobierno la preceptiva concesión para establecer un tranvía, impulsado por fuerza animal en los tramos urbanos y por vapor en despoblado, entre San Sebastián y Hernani.⁵⁸⁴ Meses más tarde, el 26 de junio de 1891, los Diputados Francisco de Ansaldo y Fermín Calbetón plantearon una proposición de ley para el estudio un ferrocarril rural entre San Sebastián y Hernani,⁵⁸⁵ cuya concesión fue finalmente otorgada a Mariano Areizaga y Gortazar el 26 de julio de 1891.⁵⁸⁶

Una vez realizados los estudios y redactado el proyecto, se procedió a la definitiva subasta de la concesión para su construcción y explotación, que fue otorgada, el 8 de agosto de 1894, al propio Mariano Areizaga y Gortazar⁵⁸⁷. La nueva línea no contaba con subvención directa o indirecta del Estado, pero fue declarada de utilidad pública, con derecho a expropiación forzosa y a la ocupación de terrenos de dominio público.

Cabe señalar que el ferrocarril estaba llamado a comunicar los municipios de San Sebastián, Alza, Astigarraga y Hernani, los cuales contaban en el momento de la concesión de la línea con la siguiente población:

- San Sebastián: 30.682 habitantes
- Alza: 2.103 habitantes
- Astigarraga: 1.285 habitantes
- Hernani: 3.672 habitantes

⁵⁸¹ Picabea, Pedro, Op. cit, (p. 95)

⁵⁸² Picabea, Pedro, Op. cit. (p.95).

⁵⁸³ AHG, JD IT 1551/9894, *Proyecto de tranvía de San Sebastián a Hernani* y AMSS, Sección D, negociado 14, 1935-1, *Expediente relativo a dos proyectos para la instalación de un tranvía de San Sebastián a Hernani, presentados por los ingenieros D. Manuel Garbajo y D. Tomás Erice.*

⁵⁸⁴ *Gaceta de Madrid*, Nº 7, 7 de enero de 1891, p. 70.

⁵⁸⁵ *Diario de Sesiones de la Cortes*. 1891, vol. 4º, Ap. 33.

⁵⁸⁶ *Gaceta de Madrid*, Nº 210, 29 de julio de 1892, p. 5.130.

⁵⁸⁷ *Gaceta de Madrid*, Nº 232, 20 de agosto de 1894, pp. 651-652.

La longitud prevista de la línea era de 11.800 metros, repartidos en 5.879 en el término municipal de San Sebastián, 1.242 en el de Alza, 1.976 en Astigarraga y 2.703 en Hernani.

Mariano Areizaga dio comienzo a los trabajos de construcción, con la realización del primer acopio de materiales para las obras de fábrica, el 2 de enero de 1895.⁵⁸⁸ Sin embargo, las obras no se desarrollaron con la celeridad deseada, por lo que fue preciso solicitar dos prórrogas, la primera a comienzos de 1897 y la segunda el 11 de febrero de 1901. En este último caso, las causas argumentadas por el concesionario se encontraban en la grave crisis que atravesaba el país a causa de las guerras coloniales y a las dificultades económicas del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, del que en cierto modo era continuación.⁵⁸⁹ El nuevo plazo para la inauguración de la línea se estableció en el primero de diciembre de 1903.

A pesar de las dificultades económicas que atravesaba el proyecto, el 16 de enero de 1899, el concesionario solicitó al Ayuntamiento de San Sebastián, autorización para modificar el acceso a la ciudad, inicialmente previsto por el barrio de Eguía, para poder establecer una vía con origen en la calle Elcano que, tras atravesar la Plaza de Guipúzcoa y Guetaria, llegase a la estación de Amara, para continuar posteriormente por las riberas del río Urumea hasta encontrarse con el trazado inicialmente aprobado en Loyola. Para ello, el 22 de enero de 1903 se estableció un acuerdo con el titular de la concesión del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa y primer petionario del tren a Hernani, Manuel Martí, para poder ocupar la explanación que había construido y que todavía no estaba en servicio, entre Amara y Loyola. La propuesta incluía también la posibilidad de tender un ramal a la estación de los Ferrocarriles del Norte.⁵⁹⁰ Sin embargo, según el convenio firmado por la Compañía del Tranvía de San Sebastián con el Ayuntamiento, esta empresa tenía preferencia para el establecimiento de nuevas vías en las calles de la ciudad en caso de existir un nuevo petionario.⁵⁹¹

La Compañía del Tranvía de San Sebastián reaccionó con rapidez ante la amenaza que suponía la implantación de un nuevo operador en las calles de la ciudad y el 8 de febrero de 1899 presentó ante el Ayuntamiento y el Ministerio de Fomento su propia solicitud para la construcción de una red de servicio urbano con la que pretendía enlazar el centro de la ciudad con las estaciones de ferrocarril de Amara y del Norte, así como con los muelles del puerto de la ciudad.⁵⁹² Finalmente, y tras prolongados trámites, la Compañía del Tranvía de San Sebastián obtuvo la oportuna concesión mediante la Real Orden del 10 de abril de 1902.⁵⁹³ Por su parte, el Ferrocarril de San Sebastián a Hernani fue autorizado a establecer sus vías en las calles de la ciudad pero con la condición de no realizar por ellas servicios de carácter urbano.⁵⁹⁴

Mientras se tramitaba el expediente de la línea urbana de San Sebastián, Mariano de Areizaga solicitó la modificación del tramo final de acceso a Hernani así como la sustitución de la tracción vapor por la fuerza eléctrica, aspectos que fueron autorizados el 22 de febrero de 1902.⁵⁹⁵ Sin embargo, el concesionario no fue capaz de reunir los recursos financieros necesarios para afrontar la conclusión de las obras, por lo que, el

⁵⁸⁸ AMVF, Fondo SEFT, *Oficio a la División de Ferrocarriles del Norte comunicando haber dado comienzo las obras.*

⁵⁸⁹ AMVF, Fondo SEFT, *Prórroga de concesión del 11 de febrero de 1901.*

⁵⁹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Proyecto de ampliación de vías.*

⁵⁹¹ AMVF, Fondo CTSS, *Pliego de Condiciones de la concesión de la Compañía del Tranvía de San Sebastián*, cláusula número 23.

⁵⁹² *Gaceta de Madrid*, Nº 166, 15 de junio de 1899, p. 938.

⁵⁹³ *Gaceta de Madrid*, Nº 106, 16 de abril de 1902, p. 233.

⁵⁹⁴ AMSS, Sección D, Negociado 14, 1982-1, *Expediente relativo al ferrocarril de San Sebastián a Hernani, proyectos de D. Manuel Martí y de la Compañía del Ferrocarril.*

⁵⁹⁵ AMSS, Sección D, Negociado 14, 1982-2, *Segunda copia del proyecto de cambio de tracción a vapor en eléctrica para el ferrocarril de San Sebastián a Hernani y Gaceta de Madrid*, Nº 54, 23 de febrero de 1902, p. 812.

11 de febrero de 1902, se constituyó en Bilbao la sociedad mercantil Compañía Anónima del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani, con el propósito de adquirir la concesión de la línea, concluir su construcción y posteriormente gestionar su explotación. Para ello disponían de un capital social de 500.000.- pesetas divididas en mil acciones repartidas entre tres accionistas; Placido Allende y Plágaro, propietario de 334 títulos, José Manuel Alonso Zabala, con 333 y Enrique Fernández Villaverde y García Rivero con otras 333 acciones.⁵⁹⁶

El gobierno autorizó el cambio de titularidad de la concesión el 17 de marzo de 1902, por lo que, de inmediato, sus promotores procedieron a ampliar el capital social, hasta alcanzar la suma de 3.727.500 de pesetas, cantidad con la que podrían afrontar las inversiones necesarias con holgura.⁵⁹⁷ El nuevo accionariado se dividía en dos series, la primera de 1.504 acciones ordinarias y la segunda de 5.950 preferentes.⁵⁹⁸

Una vez materializada la transferencia, las obras de construcción continuaron su desarrollo bajo la dirección del ingeniero y accionista Manuel Alonso Zabala, encontrándose las mismas concluidas al inicio del verano de 1903. Finalmente, el 1 de agosto el Ministerio de Fomento autorizó la puesta en servicio de la nueva línea, que fue inaugurada al día siguiente.⁵⁹⁹

La edición de *La Voz de Guipúzcoa* del 3 de agosto de 1903, reflejaba del siguiente modo la inauguración de la línea:

Se celebró la tan esperada inauguración del tranvía eléctrico de San Sebastián a Hernani. Los carruajes fueron asaltados por la muchedumbre, no en el punto de salida, sino mucho antes de llegar a él los convoyes, el paso de los cuales era esperado con impaciencia en la Avenida por grupos que temían no conseguir en aquellos un asiento.

Ello demuestra mejor que cuantas otras pudiéramos decir, el interés del público por conocer la nueva línea. Que ésta es excelente en su obra y de trazado acertadísimo, lo proclaman todos con perfecta unanimidad. Pero eran también unánimes las censuras que los viajeros formulaban a causa de la mala organización del servicio, debida, seguramente, a las dificultades con que tropiezan las empresas el primer día que se ponen en comunicación con el público. Hubo tranvía que invirtió en salvar el recorrido siete cuartos de hora.

Por cierto que algunos de los viajeros del mismo, al ver que se prolongaba la parada en Zapiain, echaron pié a tierra, y aprovechando la circunstancia de llevar uno de ellos un naípe en los bolsillos, organizaron en pleno campo una partida de juego. La ocurrencia, por lo donosa, fue muy celebrada y consiguió aminorar en parte el disgusto de los pasajeros.

Pero cuide la empresa, mirando por sus intereses, de subsanar estos defectos que, de otro modo, ella será la que, en primer término, sufra las consecuencias, cosa que lamentaríamos, porque forzosamente habían de ser desagradables.

Es de destacar que, como en el caso de Ulía, el cronista calificaba al nuevo servicio como tranvía. Esta denominación, con la que popularmente ha sido conocido el Ferrocarril de San Sebastián a Hernani se debe seguramente al hecho de que en sus primeros metros de recorrido en la capital de Guipúzcoa así como en el tramo final de Hernani, circulaba por las calles de forma análoga a los tranvías urbanos. Sin embargo, legalmente no cabe duda de que se trataba de un ferrocarril y de hecho, el resto del recorrido, salvo el puente sobre el Urumea en Martutene, estaba establecido en explanación propia.

⁵⁹⁶ Ángel Ormaechea: *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, p. 570.

⁵⁹⁷ *Gaceta de Madrid*, Nº 83, 24 de marzo de 1902, p. 1.267.

⁵⁹⁸ Ángel Ormaechea: *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, p. 571.

⁵⁹⁹ *La Voz de Guipúzcoa*, 2 de agosto de 1903.

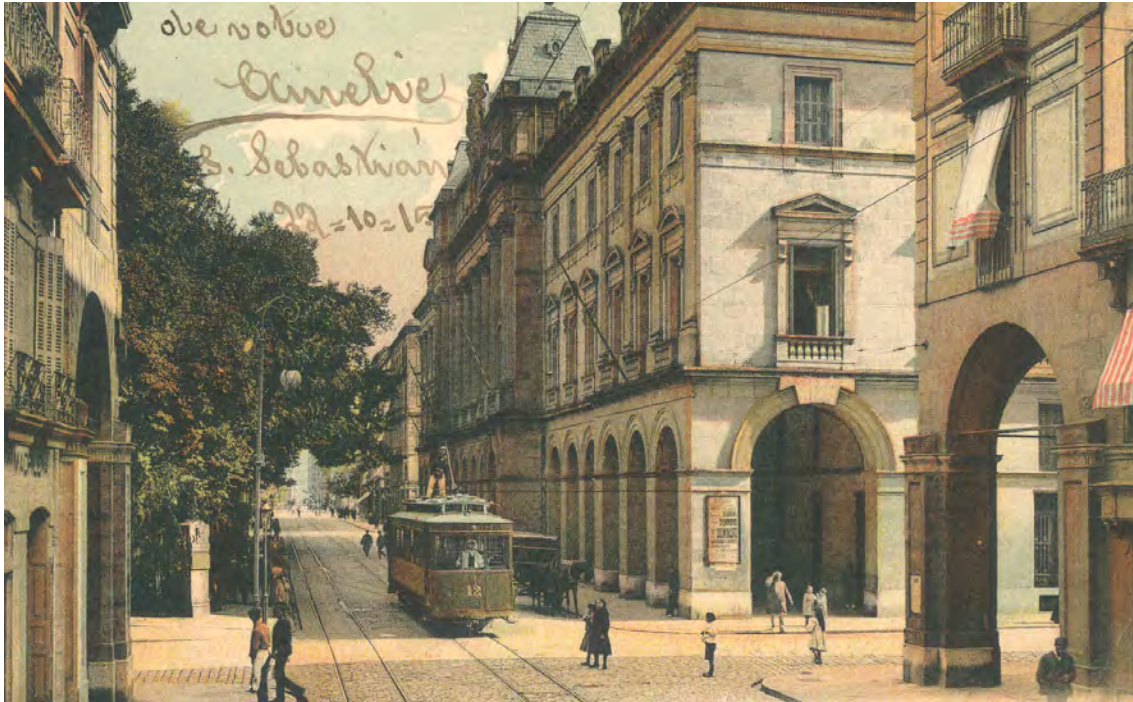


Imagen nº 25: En 1903 la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani intentó implantar en las calles de San Sebastián su propia red de transporte urbano. En la imagen, el coche Nº 12 de esta empresa en la Plaza de Guipúzcoa. Archivo Museo Vasco del Ferrocarril.

5.1.3. El tranvía eléctrico de San Sebastián a Tolosa

El de San Sebastián a Tolosa fue uno de los tranvías interurbanos de mayor recorrido en España, con 27 kilómetros de recorrido, longitud únicamente superada por la red del tranvía de Bilbao a Durango y Arratia.

Al igual que sucedía entre San Sebastián y Rentería, desde 1863 las comunicaciones de Tolosa con la capital guipuzcoana quedaron aseguradas por el ferrocarril de Madrid a Irún explotado por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Sin embargo, esta línea, diseñada para el largo recorrido, no ofrecía un servicio de viajeros de cercanías ni tampoco era capaz de atender con la necesaria proximidad a las numerosas industrias dispersas por el valle del río Oria. Para llenar este vacío, a finales del siglo XIX diversos empresarios de la zona, entre los que destacaban los señores Zulueta e Isasi de Andoain y Limousin Hermanos de Tolosa, estudiaron la posibilidad de establecer un tranvía a lo largo de la traza de la actual carretera Nacional 1. Tras analizar las diversas alternativas, en diciembre de 1897 se reunieron con los rectores de la Compañía del Tranvía de San Sebastián con el fin de negociar las condiciones de paso de sus tranvías por la red donostiarra desde Venta Berri hasta la Alameda así como para asegurar el acceso de sus mercancías a los puertos de San Sebastián y Pasajes.⁶⁰⁰

La propuesta fue, desde un principio, acogida con interés por la Compañía del Tranvía de San Sebastián, ya que la nueva línea, que atendería a uno de los valles más industrializados de Guipúzcoa, se convertiría en tributaria de su red, por lo que era de prever que aportaría nuevos ingresos. Sin embargo, la génesis de este proyecto fue particularmente compleja y dilatada.

En efecto, en el año 1899 el donostiarra de origen suizo Leonardo Alberto Monigatti solicitó al Ministerio de Fomento la autorización oportuna para poder redactar el proyecto para el establecimiento de un tranvía entre Tolosa y la capital guipuzcoana.

⁶⁰⁰AHG, JD IT 1491/2571, *Proyecto de tranvía de Donostia-San Sebastián a Tolosa* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 7*, p. 153B y 166B.

Una vez concluidos estos trabajos, el 25 de noviembre de 1901 se anunció la pública subasta de la concesión⁶⁰¹ que fue otorgada al propio Monigatti el 15 de febrero de 1902.⁶⁰²

La concesión otorgada a Monigatti señalaba, a partir del 28 de mayo de 1902, un plazo de tres años para la construcción del tranvía. Sin embargo, el empresario donostiarra no fue capaz de reunir los recursos financieros necesarios para afrontar las obras. De este modo, dos años más tarde, el 27 de agosto de 1904, se constituyó en la capital guipuzcoana la Compañía del Tranvía Eléctrico de San Sebastián a Tolosa, presidida por el industrial catalán Juan Girbau Alavedra.⁶⁰³ El gobierno autorizó la transferencia de la concesión a la nueva entidad el 8 de noviembre de 1904.⁶⁰⁴

El empresario catalán tampoco pudo reunir los recursos necesarios para emprender las obras, por lo que se vio obligado a solicitar la prórroga de la concesión en 1905.⁶⁰⁵ Pocos meses después, se produciría un nuevo cambio de titularidad de la concesión, que en 1906 ya estaba en manos de Isidro García Lastra,⁶⁰⁶ empresario que en aquella época representaba los intereses de diversas sociedades belgas en explotaciones tranviarias españolas, como es el caso de la línea madrileña de La Florida al Real sitio del Pardo.⁶⁰⁷

De inmediato, el nuevo concesionario, junto a su Director Gerente, José María Zapata, director de los tranvías de Cartagena, también de propiedad belga, entabló negociaciones con la Compañía del Tranvía de San Sebastián con el propósito de firmar un convenio que regulase el paso de sus tranvías por la línea de Venta-Berri hasta el Boulevard y los muelles de los puertos de la capital guipuzcoana y Pasajes.⁶⁰⁸ Aunque en septiembre de 1906 los Consejo de Administración de ambas sociedades aceptaron los términos previstos para el acuerdo, éste no llegó a firmarse ya que la nueva empresa todavía no había reunido el capital suficiente para iniciar las obras y, además, deseaba replantear el proyecto original para realizar diversas mejoras en el trazado previsto. De este modo, en 1907 la Compañía del Tranvía Eléctrico de San Sebastián a Tolosa se vio en la obligación de solicitar una nueva prórroga, de modo que el plazo para la puesta en marcha definitiva del servicio se extendió hasta el 28 de febrero de 1909.⁶⁰⁹

Transcurrido el plazo estipulado en la prórroga las obras de construcción del nuevo tranvía todavía no se habían iniciado. Sin embargo, unos meses más tarde, en noviembre de 1909 Isidro García Lastra se dirigió nuevamente a la Compañía del Tranvía de San Sebastián con el propósito de realizar algunas modificaciones al convenio acordado en 1906, acto al que acudió «acompañado por el presidente de los ferrocarriles económicos de Bruselas que actuaba en representación de la empresa belga a quien se va a traspasar la concesión».⁶¹⁰ En el nuevo acuerdo, se decidió que la firma definitiva del convenio se realizaría a los tres meses de iniciadas las obras de construcción de la línea.⁶¹¹

Pocos meses después, el 21 de marzo de 1910, se constituyó en Bruselas la *Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastiën-Tolosa*, que abrigaba el propósito de construir una línea internacional de tranvías que enlazase las poblaciones que figuraban en su razón social. El capital previsto era de siete millones de francos

⁶⁰¹ *Gaceta de Madrid*, Nº 329, 25 de noviembre de 1901, p. 814.

⁶⁰² AGA, 25/28620, *Tranvía San Sebastián-Tolosa (Concesión)* y *Gaceta de Madrid*, Nº 59, 28 de febrero de 1902, p. 881.

⁶⁰³ Registro Mercantil de Guipúzcoa, 27 de septiembre de 1904.

⁶⁰⁴ *Gaceta de Madrid*, Nº 316, 13 de noviembre de 1904, p. 532.

⁶⁰⁵ *Gaceta de Madrid*, Nº 85, 26 de marzo de 1905, p. 1.157.

⁶⁰⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 100.

⁶⁰⁷ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Nº 2474, 16 de noviembre de 1903, p. 554.

⁶⁰⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 100.

⁶⁰⁹ *Gaceta de Madrid*, Nº 5, 5 de enero de 1907, p. 61.

⁶¹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 383.

⁶¹¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 56.

belgas repartidos entre 70.000 acciones a 100 francos. Asimismo, contaba con otras 70.000 partes de fundador sin valor nominal.⁶¹²

La *Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastiën-Tolosa*, fue impulsada por *H. De Decker & Cie*, agentes de cambio afincados en Bruselas y que previamente habían adquirido 490 de las 500 acciones que constituían el capital social de la Compañía del Tranvía de San Sebastián a Tolosa. La casa De Decker adquirió 27.500 acciones de la nueva sociedad a la que aportaba sus derechos sobre el tranvía de Tolosa, 2.400 acciones de cien francos de la *Société française des Tramways de Hendaye*, la promesa de cesión por parte de una sociedad francesa de la prevista concesión de la línea de Biarritz a Hendaya y otros derechos, estudios y proyectos, a cambio de las 70.000 partes de fundador.⁶¹³

EL CAPITAL BELGA Y LOS TRANVÍAS

En 1835, Bélgica se convirtió en el segundo país de la Europa continental en implantar el ferrocarril en su territorio. El gran desarrollo económico, industrial y financiero que experimentó tras su independencia favoreció la implantación de una red ferroviaria que llegó a ser la más densa del continente. Una vez finalizado el esfuerzo inversor que exigió su construcción, hacia 1871, los excedentes de capital se dirigieron hacia otros mercados con el propósito de repetir el modelo implantado en su territorio.

Por lo general, el principal objetivo de las inversiones belgas en la construcción de ferrocarriles y tranvías en el extranjero era el de estimular el desarrollo de la industria de su país, sobre todo en los sectores de la minería, la metalurgia y las construcciones electromecánicas, no en vano, las nuevas empresas adquirían la mayor parte de los equipos necesarios para la explotación, desde los carriles hasta los vehículos, a los diversos fabricantes vinculados a los grupos financieros que promovían su desarrollo.

Las inversiones belgas en el extranjero se centraron en la implantación de ferrocarriles secundarios y los tranvías, ya que en el momento en que alcanzaron su máximo desarrollo, entre 1890 y 1914, ya estaban establecidas las principales redes ferroviarias europeas. Los tranvías se convirtieron en una verdadera especialidad y, de hecho, redes tan importantes como las de París, Marsella, El Cairo, Atenas, Sofía, Beirut, Esmirna, Kiev, Vilna, Odessa, Praga, Jarkof y Orel pertenecían a diversos grupos empresariales con sede en Bruselas.

Al igual que en el resto de Europa, en el caso español, el capital belga apenas lideró la construcción de la red de vía ancha, salvo el caso de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón y las modestas líneas de Valencia a Liria, de Torralba a Soria y de Sanlúcar al Puerto de Santa María. Respecto a los ferrocarriles de vía estrecha, su participación fue más activa, con ejemplos como la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes, el ferrocarril de Barcelona a Sarriá, las líneas de Madrid a Villa del Prado y Almorox, el Ferrocarril del Tajuña, los trenes de Flassá a Gerona y Palamós y de Linares a La Carolina o los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.

Por lo que respecta a los tranvías, la actividad de los diversos grupos financieros belgas ejerció un dominio indiscutible en España, al controlar las empresas que gestionaban las principales líneas de Madrid, Barcelona, Bilbao, Sevilla, Zaragoza, Málaga, Cádiz, Linares, Valladolid, Cartagena, Murcia, Alicante, Santander y Santa Cruz de Tenerife, además de la línea de San Sebastián a Tolosa.⁶¹⁴

⁶¹² AMVF, Fondo CTSST, *Acción Nº 20763 de la Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastiën-Tolosa*.

⁶¹³ Alberte Martínez López; *Los belgas y los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1887-1936*, p. 18.

⁶¹⁴ Gregorio Núñez Romero Balmas; «Fuentes belgas sobre la electrificación de los tranvías Españoles», pp. 561-574.

En julio de 1910, la prensa especializada anunciaba que, por fin, se habían iniciado las primeras obras para el tendido de las vías del tranvía a Tolosa en el paraje de Iturbide, en las proximidades de Lasarte, punto en el que el nuevo trazado se desviaría de la carretera Nacional 1 en una variante de un kilómetro de longitud que evitaba las fuertes rampas existentes en Teresategui.⁶¹⁵ En consecuencia, tal y como había sido estipulado, tres meses más tarde sus promotores solicitaron a la Compañía del Tranvía de San Sebastián la firma definitiva del convenio que regularía el paso de los tranvías de Tolosa por su red, acto verificado en octubre del mismo año.⁶¹⁶

Al parecer, la Compañía del Tranvía de San Sebastián actuó con cierta ingenuidad a la hora de firmar con la de Tolosa el convenio que regulaba el paso de los tranvías por sus vías, ya que la propia prensa especializada ya había mostrado serias dudas respecto a los proyectos impulsados por De Decker y sus socios. De hecho, meses antes, en mayo de 1910, la *Gaceta de los Caminos de Hierro* señalaba al respecto que

Este negocio nos parece de muy dudoso éxito para el verdadero accionista, es decir, para el que paga. Ante todo, el capital es indudablemente exagerado, y como de los probables rendimientos hay que reservar la mayor parte a las acciones de fundador, poco quedará para repartir a las 42.500 que han sido suscritas y liberadas íntegramente aportando los 4.250.000 francos para construir la línea, teniendo, además, que ceder parte de los beneficios a las 27.500 acciones dadas por aportaciones.⁶¹⁷

Asimismo, en agosto del mismo año, la *Gaceta de los Caminos de Hierro* informaba respecto a la fuerte oposición que presentaban la Prefectura de los Bajos Pirineos y el Ministerio de Obras Públicas francés, al desarrollo del proyecto.⁶¹⁸ A pesar de estas advertencias, la Compañía del Tranvía de San Sebastián firmó el convenio con la Compañía del Tranvía de San Sebastián a Tolosa, aun a sabiendas de que se encontraba bajo la órbita de la *Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastien-Tolosa*. Parece que no eran conscientes del carácter marcadamente especulativo de la empresa impulsada por De Decker, que pretendía utilizar el citado convenio en beneficio propio.



Documento n° 19: Acción de capital de la Compañía del Tranvía de Biarritz a San Sebastián y Tolosa, cuyas especulaciones fueron fuente de preocupación y conflicto en el seno de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

⁶¹⁵ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2792, 1 de julio de 1910, p. 293.

⁶¹⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A.* N° 15, p. 118.

⁶¹⁷ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2784, 1 de mayo de 1910, pp. 196-197.

⁶¹⁸ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2799, 24 de agosto de 1910, p. 374.

En efecto, cuando apenas habían transcurrido un par de meses desde la firma del convenio, la *Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastien-Tolosa* anunció la emisión de 20.000 acciones, garantizadas por las concesiones y derechos que disfrutaba dicha empresa. El anuncio pronto desató la alarma entre los accionistas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, ya que en la publicidad difundida al respecto en los mercados de valores se afirmaba que esta empresa había adjudicado al banquero de Bruselas E. De Decker, completamente desembolsadas, 27.000 acciones de capital, de cien francos cada una, y 70.000 partes de fundador, sin valor determinado, por sus aportaciones a la Sociedad, entre las cuales figuraban 490 de los 500 títulos al portador del Tranvía de San Sebastián a Tolosa y el derecho de tránsito por las vías de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, cuya línea entre Venta-Berri y Rentería era, inevitablemente, el eslabón central de su ambicioso proyecto internacional.⁶¹⁹

La noticia generó la natural inquietud entre los accionistas de la empresa donostiarra, que no tenían ninguna noticia sobre la cesión de dichos derechos a la empresa belga. De hecho, la información difundida por De Decker no era cierta, ya que el convenio suscrito por la empresa donostiarra con los promotores del tranvía de Tolosa no suponía, ni mucho menos, el libre tránsito de sus tranvías por toda la red de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, ya que éste se encontraba sujeto a notables restricciones. En efecto, según el citado acuerdo, los tranvías de carga de Tolosa únicamente podrían circular entre Venta-Berri y los puertos de San Sebastián y Pasajes, pero no estaban autorizados a llegar hasta Rentería. Por lo que respecta a los de viajeros, su servicio era aún más limitado, ya que solamente podían transitar por el trayecto comprendido entre Venta-Berri y el Boulevard.

Pese a las artimañas de De Decker y sus colegas, la emisión de acciones no encontró, al menos en el mercado español, la esperada acogida. La Gaceta de los Caminos de Hierro comentaba al respecto que

La emisión de acciones intentada por la Sociedad titulada «Tranvías Eléctricos Biarritz-San Sebastián-Tolosa» ha sido un fracaso completo, por lo menos en España, donde no se han tragado los capitalistas el anzuelo a pesar del cebo de emitir los títulos con una prima de 12,50 francos, como para dar a entender que estos valores estaban tan solicitados que no se podían adquirir sin ese sobreprecio.⁶²⁰

La actitud de otras publicaciones especializadas como la *Revista de Economía y Hacienda* o el *Madrid Científico* era igual de beligerante, lo que sin duda influyó en el decepcionante resultado de la emisión, de la que en España apenas se colocaron 500 títulos.⁶²¹

Mientras tanto, las obras del tranvía de San Sebastián a Tolosa continuaban a buen ritmo, de modo que, a finales de junio, los trabajos entre Venta-Berri y Andoain estaban prácticamente finalizados, salvo en lo referente a la central de generación eléctrica. Con el propósito de iniciar lo antes posible la explotación, el director de la empresa belga se dirigió a la Compañía del Tranvía de San Sebastián para solicitar el suministro de energía necesario mientras se ultimase la construcción de sus propios equipos pero, en esta ocasión, y para evitar que, como había sucedido anteriormente, su cesión pudiera ser malinterpretada, la empresa donostiarra se negó a ello.⁶²² Por ello, la inauguración de este primer tramo se retrasó hasta el 16 de agosto de 1911, tal y como recogió la prensa de la época:

⁶¹⁹ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Nº 2821, 8 de febrero de 1911, p. 67.

⁶²⁰ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Nº 2823, 24 de febrero de 1911, p. 90.

⁶²¹ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Nº 2827, 24 de marzo de 1911, p. 136.

⁶²² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A.* Nº 15, p. 146.

El tranvía de San Sebastián a Tolosa

Con gran brillantez se inauguró ayer tarde la línea de este tranvía en el trayecto de San Sebastián a Andoain. Como se sabe, ha sido construida por una sociedad belga.

A la inauguración fueron invitadas todas las autoridades locales y muchísimas personalidades en número de unas ochenta. Los invitados salieron de San Sebastián tomando los tranvías en el Boulevard a las cuatro y media de la tarde y llegaron a Andoain tres cuartos de hora después.

Durante el trayecto se comentó el buen material que ha puesto la empresa. Ha traído de Bélgica unos tranvías muy lujosos, cómodos y con departamentos bien dispuestos y separados por medio de puertas corredizas.

El trayecto es muy pintoresco y alegre, pasa la vía por el Antiguo, siguiendo la carretera y luego se desvía un poco de ella después de pasar el Asilo Matía, atravesando un pequeño túnel para tomar nuevamente la carretera cerca de Lasarte. Más allá de Lasarte se admira aquel pintoresco paisaje hasta que llega el tranvía bordeando el río Oria a la citada villa de Andoain. Ha dirigido las obras el ingeniero Ramón Pagola.

Una vez los invitados en aquella villa, se les llevó a la central del tranvía que ha construido la compañía, en cuyo edificio se hallan emplazadas las máquinas que suministran la fuerza motriz a la línea. La corriente es suministrada por el salto de agua del Leizarán, que tiene en estiaje 1.000 caballos. Hay tres grupos de máquinas que tienen una fuerza de 260 caballos y otros dos grupos elevadores de tensión para la alimentación de los feeders.

Las máquinas y el local fueron bendecidos por el párroco de Andoain, señor Munita, respetable amigo nuestro. En el mismo local, que se hallaba engalanado con guirnaldas y flores, los invitados fueron obsequiados con un espléndido lunch.

Desde hoy queda el tranvía abierto al servicio público, saliendo del Boulevard de hora en hora y el precio desde el Boulevard hasta aquella villa será de 80 céntimos y, tomando billete de ida y vuelta, una peseta. A Lasarte costará 45 céntimos y el billete de ida y vuelta 70.⁶²³

Los elogiosos comentarios de la prensa, no reflejaban la verdadera situación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián a Tolosa, empresa que había inaugurado su primera sección con gran precipitación, con el propósito de mostrar a sus potenciales inversores una imagen de solvencia y eficacia. Sin embargo, tan sólo unos días más tarde quedó en evidencia la precariedad de sus recursos. En efecto, la empresa únicamente disponía de tres coches motores para cubrir el servicio y, cuando solo habían transcurrido dos días desde la apertura al servicio, dos de ellos se averiaron en Lasarte, lo que obligó a suspender la explotación durante varios días.⁶²⁴

Pese a las dificultades, De Decker intentó seguir adelante con sus proyectos y en septiembre de 1911 la Compañía del Tranvía de San Sebastián a Tolosa solicitó la concesión para la construcción y explotación de un tranvía desde Rentería hasta la frontera francesa.⁶²⁵ Es preciso tener en cuenta lo aventurado de este proyecto, cuando el tranvía en cuestión no solo corría en paralelo al trazado de la Compañía del Norte, sino que además, por entonces, ya estaba en avanzada construcción el ferrocarril de vía estrecha de San Sebastián a la frontera francesa. Por grande que

⁶²³ *La Constancia*, N° 4632, 17 de agosto de 1911, p. 1.

⁶²⁴ *La Constancia*, N° 4634, 19 de agosto de 1911, p. 2 y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 15*, p. 154.

⁶²⁵ *Gaceta de Madrid*, N° 256, 13 de septiembre de 1911, p. 682.

fuera la vitalidad económica de las poblaciones del corredor comprendido entre San Sebastián y Hendaya, parece poco menos que imposible que tres trazados ferroviarios, es decir, el ferrocarril de vía ancha, el de vía estrecha y el tranvía, casi rigurosamente paralelos los tres, pudieran alcanzar los objetivos previstos. Como en el caso de la línea del Norte no había duda alguna de su supervivencia, no parece arriesgado decir que entre el ferrocarril de vía estrecha y el tranvía, solo uno de ellos podría mantenerse.⁶²⁶



Imagen nº 26: Inauguración del Tranvía de San Sebastián a Tolosa, empresa que, a partir de 1911 aportó nuevos tráficos a la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Para colmo de males, Gonzalo Hernández y Pérez Medel se adelantó a los propósitos de De Decker y obtuvo, el 21 de diciembre de 1911, la concesión del tranvía de Rentería a la frontera francesa, tras ofrecer unas condiciones verdaderamente descabelladas, con una rebaja del 90% en las tarifas previstas en el proyecto y una duración de la concesión de tan solo diez años, frente a los sesenta habituales en este tipo de empresas.⁶²⁷ Parece evidente que su baja temeraria tenía como único objetivo torpedear los planes de De Decker. De hecho, pese a resultar ganador, o tal vez por el hecho de hacerlo con unas condiciones tan escandalosamente a la baja, incumplió las condiciones impuestas y le fue retirada la concesión que, en abril de 1912 fue otorgada a la Compañía del Tranvía de San Sebastián a Tolosa, aunque, pocos meses después, fue definitivamente anulada por el gobierno.⁶²⁸

Mientras tanto, De Decker emprendió en 1911 una nueva maniobra financiera en la que procedió a disolver la *Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastien-Tolosa* para constituir una nueva empresa, la *Compagnie des Chemins de fer et tramways électriques des Basses-Pyrénées et des Pays Basques*, en la que,

⁶²⁶ AMR, Sección D, Negociado 6, Libro 2, Expediente 3, *Documentos correspondientes a un proyecto no realizado de construcción de un tranvía desde Rentería a la Frontera Francesa*.

⁶²⁷ *Gaceta de Madrid*, Nº 364, 30 de diciembre de 1911, p. 810.

⁶²⁸ *Gaceta de Madrid*, Nº 118, 27 de abril de 1912, p. 196 y Nº 247, 3 de septiembre de 1912, p. 524.

junto a sus concesiones, también se integraron los ferrocarriles de Pau a Olorón y Mauleón, el ferrocarril de Bayona a Anglet y Biarritz y el tranvía de Bayona a Biarritz, operación que tampoco tuvo mayor éxito. De este modo, en 1913 no tuvo más remedio que ceder todos sus derechos a uno de los principales trust tranviarios belgas, la *Union des Tramways*.⁶²⁹

Finalmente, de los ambiciosos proyectos impulsados por De Decker, únicamente se llegó a materializar el del tranvía de San Sebastián a Tolosa, aunque algunos años más tarde otra empresa, *Voies Ferrées Départementales du Midi*, construiría diversos tranvías y ferrocarriles económicos que facilitaron el enlace entre Hendaya, Biarritz y Bayona.⁶³⁰ En efecto, el 27 de agosto de 1912 se procedió a la inauguración del último tramo del tranvía entre Andoain y Tolosa, acontecimiento que quedó puntualmente recogido por la prensa donostiarra:

Ayer tarde se inauguró oficialmente el segundo trozo de la línea del tranvía de San Sebastián a Tolosa. Engalanados dos tranvías, cada uno de los cuales contenía un remolcador con otro coche, salieron del Boulevard minutos antes de las tres de la tarde, con numerosos invitados que asistían a la inauguración citada.

El viaje resultó felicísimo, al llegar a Andoain se dispararon infinidad de cohetes y lo propio sucedió al llegar a Villabona e Irura, en cuyas villas salían las gentes a la carretera llenas de entusiasmo, lo cual revela el agrado con que ven la mejora que van a disfrutar. Los nuevos tranvías se detuvieron a la entrada de Tolosa, donde se hallaban esperando para recibir a los invitados, el ayuntamiento.⁶³¹

La Compañía del tranvía eléctrico de San Sebastián a Tolosa se mantuvo en manos belgas hasta los años cuarenta, momento en que cayó en la órbita del grupo zaragozano de la familia Escoriaza. En esa misma década se inició la transformación del servicio en trolebús, sistema que en 1968 fue sustituido por autobuses.

5.1.4. El ferrocarril de San Sebastián a la frontera

La última vía férrea construida en concurrencia con los tranvías de San Sebastián fue el ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa. Sus orígenes se remontaban a una concesión otorgada al empresario donostiarra Manuel Martí para la construcción del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián que incluía la posibilidad de prolongar la vía hasta el Bidasoa.⁶³² Las difíciles circunstancias que atravesó esta empresa imposibilitaron la materialización completa del proyecto, que quedó postergado a la espera de tiempos mejores.

Tras la constitución de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, sociedad fruto de la fusión de tres pequeñas concesionarias que enlazaban Bilbao con San Sebastián y que, por tanto, incluían la vieja concesión de Manuel Martí entre Elgoibar y la capital guipuzcoana, la nueva empresa se interesó por el viejo proyecto de establecer un enlace con la frontera francesa.⁶³³ Así, en 1908 se dirigió a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, sociedad que, según la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, tenía prioridad para construir un ferrocarril estratégico de San Sebastián a la frontera francesa, para proponerle intercalar un tercer carril en sus

⁶²⁹ Alberte Martínez López; *Los belgas y los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1887-1936*, p. 19.

⁶³⁰ Jean-Pierre Vergez-Larrouy, *Les Chemins de Fer du Midi*, pp. 92-94.

⁶³¹ *La Constancia*, Nº 4946, 28 de agosto de 1912, p. 1.

⁶³² *Gaceta de Madrid*, Nº 78, 19 de marzo de 1890, p. 849.

⁶³³ Juanjo Olaizola Elordi, *El ferrocarril de Bilbao a San Sebastián*, pp. 127-240.

vías, lo que permitiría el acceso de la red de vía métrica de la cornisa cantábrica hasta Hendaya sin grandes desembolsos.⁶³⁴

Tras estudiar la viabilidad de la propuesta, la Compañía del Norte rechazó la posibilidad de establecer el tercer carril, por lo que Vascongados entabló negociaciones con la Administración para obtener en su favor la concesión del ferrocarril de vía métrica de San Sebastián a la frontera francesa. Para ello decidió acogerse a la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos con el fin de aprovechar los importantes apoyos económicos que ofrecía el Estado. Sin embargo, el nuevo intento tropezó con un obstáculo inesperado: la concesión otorgada en 1890 a Manuel Martí para construir esta línea sin subvención estatal todavía se mantenía en vigor, por lo que el Gobierno rechazó las pretensiones de Vascongados.

Ante la situación de bloqueo en que se encontraba el proyecto, Ferrocarriles Vascongados no tuvo más remedio que negociar con la Compañía Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial, empresa presidida por Tomás de Zubiría e Ibarra, a la que Manuel Martí había transferido sus derechos el 12 de agosto de 1907.⁶³⁵ Así, el 26 de abril de 1910, suscribió un contrato con la citada entidad,⁶³⁶ por el que Vascongados se comprometía a apoyar al nuevo ferrocarril en los siguientes términos:

- La Sociedad Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial constituiría la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa con un capital social de 5 millones de pesetas y la capacidad de emitir 8.000 obligaciones de primera hipoteca y 2.000 de segunda.
- La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados suscribía a la par acciones por valor de un millón de pesetas y obligaciones de primera hipoteca por cuatro millones de pesetas, con opción de suscribir obligaciones de segunda hipoteca por un máximo de 800.000 pesetas.
- En caso de que la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera no pudiera hacerse cargo del pago de los intereses de las obligaciones, se procedería a la entrega inmediata de la línea a la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. En cuanto se normalizase la situación económica y se pudiera cumplir con la amortización y el pago de intereses de las obligaciones, la gestión pasaría de nuevo a la primera empresa, pero si nuevamente se incumplían estos compromisos, la línea y todas sus instalaciones y material móvil pasaría definitivamente a manos de Vascongados.
- Ferrocarriles Vascongados no suscribiría las primeras 700 acciones hasta transcurridos 30 días desde la inauguración de la línea hasta Irún, plazo en el que también procedería a la adquisición de los cuatro millones en obligaciones hipotecarias. El resto de las acciones pasarían a manos de Vascongados 30 días después de que las vías del ferrocarril de la frontera llegasen hasta la estación de los Chemins de Fer du Midi en Hendaya.
- La construcción de la línea debería ajustarse al proyecto aprobado en el contrato, y no se consentiría otra modificación que las que pudieran plantearse entre Rentería e Irún. La rampa máxima sería de 18 milésimas y el radio de curva mínimo de 120 metros, mientras que las instalaciones estarían preparadas para admitir la explotación mediante tracción vapor y eléctrica.

⁶³⁴ AMVF, Fondo Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración*, Nº 1, p. 71.

⁶³⁵ *Gaceta de Madrid*, 2 de noviembre de 1907, Nº 306, p. 432.

⁶³⁶ AMVF, Fondo Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración*, Nº 1, p. 174.

- El plazo máximo para la construcción de la línea era de cuatro años de San Sebastián a Irún y uno más para llegar a Hendaya, contados a partir de la fecha de firma del contrato.

El contrato regulaba también las tarifas del tráfico combinado entre ambas empresas así como diversos aspectos del servicio que se prestaría en el futuro, entre los que se incluía el establecimiento de cinco trenes directos en cada sentido entre Bilbao e Irún.⁶³⁷

La Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa inició oficialmente las obras el 10 de mayo de 1910 y desarrolló la construcción a buen ritmo, lo que le permitió finalizar los trabajos antes incluso de que expirase el plazo establecido en el convenio. Así, el 5 de diciembre de 1912 entraba en servicio la sección principal comprendida entre la capital guipuzcoana e Irún, acontecimiento fielmente recogido por la prensa diaria:

Nueva línea férrea

Desde hoy cuenta Guipúzcoa con una nueva línea férrea para el tránsito de viajeros y conducción de mercancías; vía importantísima, no solo por las comodidades que puede reportar al público en viajes rápidos que pueden hacer y en la importación y exportación de sus géneros, sino por las condiciones en que está construido el nuevo ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa.

Se le había bautizado, como vulgarmente se dice, con el nombre de ferrocarril o tranvía topo, por los muchos túneles que tiene, pero su construcción es sólida, bien merece que se le haga justicia, diciendo que es una de las líneas mejor hechas y más suaves de cuantas hoy pasan por tierra guipuzcoana.

La presencia del nuevo tranvía en la plaza de Guipúzcoa a las once de la mañana llevó a la curiosidad a las personas que por allí pasaban y pronto se reunió mucha gente que contemplaba con muestras de regocijo los hermosos coches contruidos con material belga, que se destinan a la conducción de viajeros.

El servicio dará comienzo hoy a las siete de la mañana y hasta las nueve de la noche saldrán los coches de la Plaza Guipúzcoa cada media hora y, desde las nueve hasta las once de hora en hora y se tardarán en el viaje 44 minutos hasta Irún, que es hasta donde llega por ahora.⁶³⁸

Siete meses más tarde, el 13 de julio de 1913, la prensa anunciaba la prolongación definitiva de la vía hasta Hendaya, en una jornada inaugural que pronto se vio teñida por el luto. En efecto, ese mismo día, a las cuatro y media de la tarde, colisionaban dos trenes en las proximidades de la estación de Irún, con el trágico balance de siete muertos y veinte heridos graves.⁶³⁹ El rápido auxilio de los iruneses a las víctimas les valió el reconocimiento del Rey Alfonso XIII que, como muestra de gratitud, otorgó, a la todavía villa de Irún, el título de «Muy Humanitaria».⁶⁴⁰

Cabe señalar que, antes incluso de que concluyesen las obras de construcción del ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa, surgieron las primeras desavenencias entre la empresa concesionaria y la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. En efecto, esta última sociedad consideraba que no se habían respetado las cláusulas del contrato firmado en 1910, ya que las instalaciones no eran

⁶³⁷ AMFV, Fondo Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración*, Nº 1, pp. 159-173.

⁶³⁸ *La Constancia*, Nº 5032, 6 de diciembre de 1912, p. 1.

⁶³⁹ *La Constancia*, Nº 5214, 13 de julio de 1913, p. 1 y Nº 5215, 15 de julio de 1913, p. 1.

⁶⁴⁰ *Gaceta de Madrid*, 21 de julio de 1913, Nº 202, p. 169.

aptas para que por ellas pudieran circular sus trenes remolcados por locomotoras de vapor, mientras que las estaciones carecían de la capacidad necesaria para atender al tráfico de mercancías previsto.



Imagen nº 27: El ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa, además de circular por las calles de San Sebastián a través de las vías del ferrocarril de Hernani, competía entre Rentería y la capital guipuzcoana con los servicios de la Compañía del Tranvía. Fotografía de G Massino. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Ante esta situación, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados notificó, el 21 de noviembre de 1914, que no estaba dispuesta a asumir los compromisos de adquisición de acciones y obligaciones que regulaba el convenio de 1910. Tras diversos intentos de negociación, los promotores del ferrocarril de la frontera terminaron por demandar judicialmente a Vascongados por incumplimiento de contrato y, en enero de 1916, procedieron a suspender el tráfico combinado entre ambas empresas.

Como era de esperar, el proceso judicial establecido estuvo marcado por sentencias y apelaciones de distinto signo. Mientras las diferencias se dirimían en los tribunales, Vascongados realizó todo tipo de gestiones para forzar al ferrocarril de la frontera a aceptar sus demandas, amenazando incluso con la construcción de una nueva vía paralela entre San Sebastián y Hendaya cuyo estudio fue encomendado, el 27 de noviembre de 1917, al ingeniero José Irigoyen.⁶⁴¹ Pocos días más tarde, el 13 de diciembre de 1917, una Real Orden obligó al restablecimiento del tráfico combinado.⁶⁴²

Las primeras sentencias fueron desfavorables a Vascongados, de modo que esta empresa recurrió al Tribunal Supremo y contrató para la defensa de sus intereses al influyente abogado y político liberal Santiago Alba, quién logró que el 21 de junio de 1921 quedasen desestimadas las demandas del ferrocarril de la frontera.⁶⁴³

Tras la sentencia del Tribunal Supremo, las relaciones empresariales entre los Ferrocarriles Vascongados y la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la

⁶⁴¹ AMFV, Fondo Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones*, Nº 2, p. 159.

⁶⁴² AMVF, Fondo Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones*, Nº 2, p. 375.

⁶⁴³ AMVF, Fondo Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración*, Nº 2, pp. 333-334.

frontera quedaron definitivamente rotas. Pocos años más tarde, en concreto en 1926, esta última sociedad se fusionó con la concesionaria del ferrocarril eléctrico de San Sebastián a Hernani, con el que Vascongados también enlazaba en la estación de Amara, y con el tranvía de Irún a Fuenterrabía, para formar la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías.

El ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa se convirtió en un notable competidor para la Compañía del Tranvía de San Sebastián, ya que atendía a algunos de sus principales focos de demanda como es el caso de las estaciones de Herrera, Pasajes y Rentería, prestando un servicio más rápido. Sin embargo, el tranvía ofrecía tarifas más económicas y más puntos de parada que aproximaban a los viajeros a su destino. Por otra parte, el ferrocarril de la frontera se convirtió en tributario del tranvía al utilizar sus vías para acceder a los muelles del puerto de Pasajes.

5.2.- LA EXPANSIÓN DE LA RED DE LA COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN

Apenas había iniciado su andadura el tranvía eléctrico cuando, ante el éxito del nuevo medio de transporte, surgieron algunas de las nuevas iniciativas antes señaladas. En concreto, el 16 de enero de 1899 un edicto del Gobernador Civil anunciaba que los promotores del ferrocarril de San Sebastián a Hernani solicitaban autorización para implantar sus vías a modo de tranvía por algunas de las calles de la capital guipuzcoana. El circuito previsto por la empresa ferroviaria proponía un recorrido desde la estación de Amara, a lo largo de las calles Prim, Guetaria, plaza de Guipúzcoa y Elcano, para regresar por el Boulevard, Legazpi, plaza de Guipúzcoa, Idiáquez y Vergara, punto en el que se bifurcaría por la calle San Martín con un ramal a la plaza de Bilbao y al nuevo puente previsto a la estación del Norte y otro, por San Martín, a la calle Urbietta donde, a su vez, se desviaría en una dirección hacia el mercado y, en otra, hacia la estación de Amara.⁶⁴⁴

La noticia causó la natural inquietud entre los responsables de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, no en vano, las autorizaciones solicitadas por el ferrocarril de Hernani suponían la implantación de una completa red de tranvías urbanos en las calles de la capital guipuzcoana. Sin embargo, los intereses de la Compañía del Tranvía estaban en principio garantizados por la cláusula 23 del pliego de condiciones de la concesión municipal, por el que esta empresa disfrutaba de preferencia a la hora de establecer nuevas líneas en la ciudad.⁶⁴⁵

De inmediato, el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián manifestó ante el Gobierno Civil su firme oposición a los proyectos del ferrocarril de Hernani.⁶⁴⁶ Además, pocos días después, el 15 de febrero de 1899, sus responsables decidieron solicitar al Ministerio de Fomento sus propias concesiones para el establecimiento de un servicio de tranvías urbanos con destino a las estaciones de los ferrocarriles del Norte y de Zarauz,⁶⁴⁷ que pronto sería ampliado con un ramal a los muelles del puerto donostiarra.⁶⁴⁸

⁶⁴⁴ *Boletín Oficial de la Provincia de Guipúzcoa*, 18 de enero de 1899, p. 3 y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 8*, p. 191B.

⁶⁴⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 8*, p. 186B.

⁶⁴⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 8*, p. 192.

⁶⁴⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 9*, p. 6B.

⁶⁴⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 9*, p. 20B.

El proyecto de ampliación de vías de la Compañía del Tranvía se presentó en el Ministerio de Fomento en mayo de 1899 y fue sometido a información pública a lo largo del mes de julio,⁶⁴⁹ sin que se presentase ninguna alegación en el periodo de treinta días legalmente establecido para ello.⁶⁵⁰ Sin embargo, la materialización de las nuevas vías no sería inmediata ya que, tal y como reconoció el Consejo de Administración ante la Junta General de accionistas celebrada el 4 de marzo de 1900, el principal propósito de la solicitud de la concesión no era el de ampliar los servicios, algo para lo que además carecían de los recursos financieros necesarios, sino «evitar la competencia de otros peticionarios que han solicitado concesiones de tranvías, invadiendo las calles de esta ciudad».⁶⁵¹

A lo largo de los meses siguientes, la tramitación del expediente de ampliación de la red de la Compañía del Tranvía avanzó con la presentación del proyecto a información pública, en este caso por parte del Ayuntamiento de San Sebastián, el 11 de abril de 1900.⁶⁵² Sin embargo, aunque cuando este proceso fue realizado por el ministerio no se recibió alegación alguna, en este ocasión el consistorio recibió un escrito de oposición a las pretensiones de la empresa donostiarra por parte de Manuel Garbayo, uno de los concesionarios del ferrocarril de Hernani.⁶⁵³

Aunque el consistorio donostiarra desestimó las alegaciones de los promotores del ferrocarril de Hernani, la tramitación del expediente de concesión fue particularmente lenta, pese a los buenos oficios ante el Ministerio de Fomento del Diputado a Cortes por la provincia de Guipúzcoa Valentín Sánchez de Toledo.⁶⁵⁴ De este modo, la subasta definitiva de la concesión no se celebraría hasta el 5 de abril de 1902,⁶⁵⁵ sin que se presentase otra propuesta diferente a la de la Compañía del Tranvía,⁶⁵⁶ por lo que ésta resultó adjudicataria del proyecto de red de tranvías urbanos que había propuesto.⁶⁵⁷

Una vez otorgada la concesión, la Compañía del Tranvía, además de depositar una fianza de 11.507,39 pesetas en el Ministerio, debía iniciar las obras de construcción en el plazo de dos meses. Sin embargo, en aquel momento la empresa carecía de los recursos necesarios precisos para financiar las obras y tampoco disponía de tiempo material para convocar una Junta General Extraordinaria que aprobase la emisión de nuevas acciones u obligaciones.

Para ganar tiempo, el Consejo de Administración decidió, 7 de mayo de 1902, adquirir a la empresa Altos Hornos de Vizcaya una pequeña partida de 40 metros de carril tipo Phoenix de 40 kilogramos por metro lineal, con los que podrían comenzar los trabajos de forma simbólica. De este modo, pudieron levantar ante el Ministerio el acta que certificaba el cumplimiento de lo señalado en el pliego de condiciones a este respecto.⁶⁵⁸

⁶⁴⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 9*, p. 35, 39B, 61 y 79B.

⁶⁵⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 9*, p. 124 y 126B.

⁶⁵¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 9*, p. 183.

⁶⁵² AMSS, Sección D, Negociado 14, 180-2, *Expediente relativo al tranvía de San Sebastián, concesión de ampliación de las vías en la zona urbana y Boletín Oficial de la Provincia de Guipúzcoa*, Nº 102, 11 de abril 1900, p. 4.

⁶⁵³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 10*, p. 43B.

⁶⁵⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 10*, p. 211.

⁶⁵⁵ *Gaceta de Madrid*, 1 de febrero de 1902, Nº 32, pp. 496-497.

⁶⁵⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 11*, p. 141B.

⁶⁵⁷ AHG, JD IT 1551/9899, *Ampliación de vías dentro del casco urbano de Donostia-San Sebastián y Gaceta de Madrid*, 16 de abril de 1902, Nº 106, p. 233.

⁶⁵⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 7.

El 20 de mayo de 1902 se celebró la Junta Extraordinaria de accionistas, a la que el Consejo presentó el presupuesto para la instalación de 2.038 metros de vías en las calles de Vergara, Prim, San Martín, Urbietta, Moraza, las estaciones del Norte y de Amara, así como en los muelles del puerto de la ciudad, estimado en 95.193 pesetas, a las que debían sumarse otras 94.800 pesetas para la adquisición de cuatro coches motores, 46.000 pesetas para la compra de vagones para el transporte de mercancías 26.335,50 para la electrificación y otras 87.671,50 pesetas a repartir en conceptos varios como la ampliación de las cocheras, gastos diversos, garantía de la concesión e imprevistos.⁶⁵⁹ Para su financiación, los accionistas aprobaron la emisión de 700 acciones ordinarias, por un valor total de 350.000 pesetas, que serían adjudicadas a los socios de la empresa en prorrateo, a razón de una nueva acción por cada cuatro antiguas.⁶⁶⁰ En consecuencia, el capital social quedó establecido a partir de esta fecha en 1.600.000 pesetas.⁶⁶¹

Una vez reunidos los recursos financieros precisos, la Compañía del Tranvía de San Sebastián emprendió las obras para el establecimiento de las nuevas vías. Los trabajos se centraron en una primera fase en la construcción de la línea con destino a la estación del ferrocarril de la costa en Amara, ya que esta empresa había mostrado un gran interés en poder transportar sus mercancías, a través de las vías del tranvía, hasta los muelles del puerto donostiarra. Así, en julio de 1902 se firmó el contrato para el suministro de los carriles con la firma alemana *Gessellschaft Phoenix AG*, en Laar, Westfalia, sociedad especializada en la fabricación de material fijo para tranvías, cuyo diseño de carril de garganta sigue siendo en la actualidad el más utilizado en esta clase de transportes urbanos.⁶⁶²

La empresa alemana suministró con celeridad el encargo, de modo que a finales de septiembre de 1902 ya se habían recibido los carriles en San Sebastián y, un mes más tarde, la brigada de vías y obras de la Compañía del Tranvía de San Sebastián inició los trabajos para su instalación a lo largo de la calle Urbietta.⁶⁶³ Mientras avanzaban las obras, llegaba a la capital guipuzcoana el nuevo material móvil, de modo que en abril de 1903 se recibieron los primeros vagones, suministrados por la empresa bilbaína Mariano de Corral, y en junio se iniciaron las pruebas del primer coche motor construido por la Maquinista Bilbaína.⁶⁶⁴

En el verano de 1903 todo estaba dispuesto para la inauguración de la nueva línea. Sin embargo, la tramitación del expediente para su autorización definitiva sufrió diversos contratiempos, por lo que no llegó hasta el 30 de octubre de 1903.⁶⁶⁵ Tres días más tarde, el 3 de noviembre, se procedió a la inauguración definitiva del nuevo tranvía, tal y como recogió la prensa donostiarra:

Recordarán nuestros lectores que hace algunos días nos ocupamos de la nueva vía del tranvía eléctrico de San Sebastián, cuyo expediente obra en poder del señor gobernador civil a quién dirigimos un ruego para su pronta resolución. Pues bien, dicha autoridad a la que una vez más le estamos altamente reconocidos, despachó el mencionado expediente y ayer se abrió a la explotación el nuevo trayecto.

⁶⁵⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, pp. 15-24.

⁶⁶⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, pp. 24-25.

⁶⁶¹ CTSS, *Memoria del ejercicio de 1902*, p. 8.

⁶⁶² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, pp. 40.

⁶⁶³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, pp. 76 y 80.

⁶⁶⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, pp. 147, 156B, 158B, 162B, 183B y 190.

⁶⁶⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 195.

Éste, como ya hemos indicado, comprende las calles de Alameda, Hernani, San Marcial y Urbietta, llegando a la estación de Amara. Los tranvías coinciden con la llegada de los trenes de la costa.

El regreso lo verifican por las calles de Urbietta, San Martín, Vergara e Idiáquez a la calle de Alameda. Con este nuevo servicio, han ganado mucho los vecinos de Amara y, en general, todos los de la población nueva.⁶⁶⁶

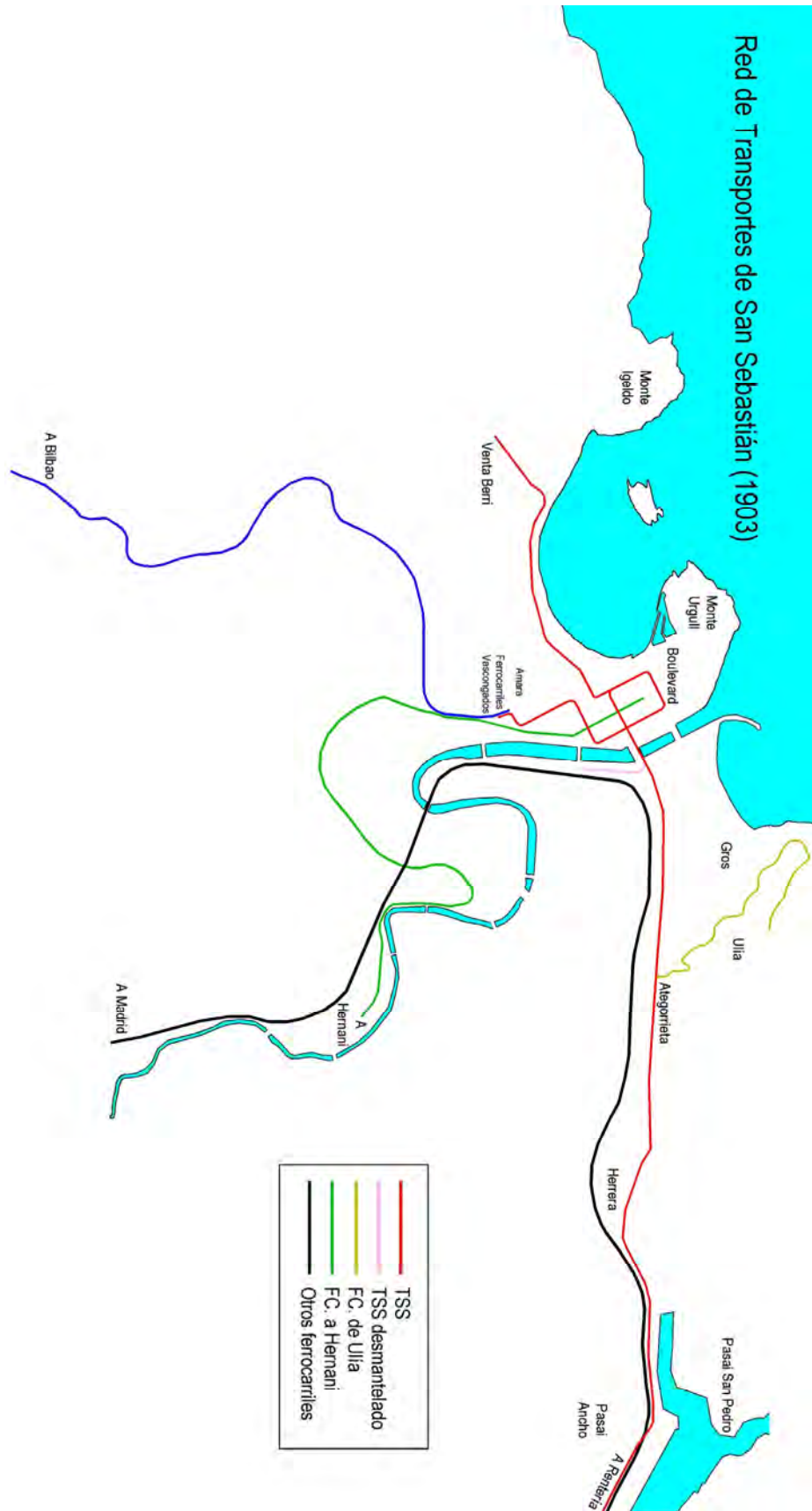


Imagen nº 28: en 1903 se inauguró la línea de tranvías a la estación de Amara. Archivo Museo Vasco del Ferrocarril.

Aunque en principio solo se estableció un servicio restringido de tranvías en combinación con los trenes del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, en marzo de 1904 se amplió la frecuencia a una circulación cada quince minutos, que se atendía con un único coche motor. Esta mejora fue posible, en buena medida, al rápido desarrollo urbano del ensanche de Amara favorecido a su vez por el tranvía, lo que generó una importante demanda de viajeros.⁶⁶⁷

⁶⁶⁶ *El Correo de Guipúzcoa*, Nº 1.983, 4 de noviembre de 1903, p. 2.

⁶⁶⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, p. 102.



Plano nº 2: Red de tranvías y ferrocarriles de San Sebastián en 1903. Dibujo de Pedro Pintado Quintana.

La inauguración de la línea a la estación de Amara supuso la conclusión de la primera fase del proyecto de ampliación de la red urbana de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Sin embargo, diversos problemas burocráticos retrasaron considerablemente la apertura de las vías otorgadas en la concesión de abril de 1902.

Por una parte, el acceso del tranvía a los muelles de San Sebastián se vio frenado por los trámites burocráticos ante las autoridades portuarias, así como por las obras de reconstrucción de uno de sus espigones, recientemente destruido por un temporal. De este modo, las vías no se establecieron definitivamente hasta finales de 1905 aunque, dado que su destino era exclusivamente el transporte de mercancías, no se verificó inauguración oficial alguna.⁶⁶⁸

Mayores fueron los problemas que debió superar la construcción del ramal a la estación del Norte ya que, en contra de lo previsto, el Ayuntamiento no había construido el nuevo puente que debía comunicar el Paseo de los Fueros con la terminal ferroviaria. De este modo, únicamente se pudo establecer una vía provisional desde la calle San Martín hasta la Plaza de Bilbao y el Paseo de los Fueros, abierta el 3 de agosto de 1904, sin que los tranvías pudieran cruzar el río Urumea. En consecuencia, este trazado únicamente podía utilizarse para el traslado de materiales destinados a las obras del puente que construía en este lugar el ingeniero Eugenio Ribera.⁶⁶⁹

Aunque el puente de María Cristina fue inaugurado, con la solemnidad propia de esta clase de acontecimientos, el día de San Sebastián de 1905,⁶⁷⁰ los problemas para la conclusión de la línea del tranvía a la estación del Norte persistieron, dada la pretensión de esta empresa de prolongar sus vías por el paseo de Francia para enlazar con la línea general a la altura del puente de Santa Catalina. En efecto, el consistorio deseaba realizar importantes obras de consolidación del muro que sostenía esta vía sobre el río Urumea y, mientras se realizaban, no autorizó la implantación de los carriles.⁶⁷¹

Finalmente, una vez concluidas las obras de encauzamiento del río Urumea, el Ayuntamiento de San Sebastián autorizó, en marzo de 1912, la implantación de las vías sobre el puente de María Cristina, así como en el patio de la estación del Norte y en el paseo de Francia hasta el puente de Santa Catalina.⁶⁷² De inmediato, la Compañía del Tranvía inició las obras que quedaron concluidas a finales de junio, lo que permitió proceder a la definitiva inauguración del nuevo servicio el 1 de julio de 1912.

De este modo, quedó definitivamente concluido el primer proyecto de ampliación de la red de la Compañía del Tranvía de San Sebastián concedido por el Ministerio de Fomento diez años antes.

⁶⁶⁸ AHG, JD IT 1551/9882, 1912, *Prolongación de las vías del tranvía a los muelles de Donostia-San Sebastián* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 148.

⁶⁶⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, p. 186.

⁶⁷⁰ *La Constancia*, Nº 2.527, 21 de enero de 1905, p. 2.

⁶⁷¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 320.

⁶⁷² AHG, JD IT 1454/1948, *Ramal de tranvía a la estación del Norte* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 242.



Imagen nº 29: La construcción del puente de Maria Cristina permitió establecer una nueva línea a la estación del Norte. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

5.3.- LA INSTALACIÓN DE LA DOBLE VÍA

Si la amenaza que representaba la posible expansión de las vías del ferrocarril de Hernani por las calles de San Sebastián constituyó la principal motivación para impulsar la construcción de la primera red urbana de la Compañía del Tranvía, la construcción de otro pequeño ferrocarril eléctrico, el del Monte Ulía, fue el factor desencadenante de una de las operaciones más importantes para modernizar sus servicios; la instalación de la doble vía y la segregación de la línea de Venta-Berri respecto a la general de San Sebastián a Rentería.

En efecto, en octubre de 1902, cuando apenas habían transcurrido unos meses desde la inauguración del ferrocarril de Ulía, esta sociedad solicitó a la Compañía del Tranvía la autorización necesaria para que sus trenes pudiesen llegar hasta el centro de la ciudad a través de sus vías. No debe olvidarse que, en un principio, no existía enlace físico entre ambas empresas, por lo que los viajeros debían efectuar trasbordo en Ategorrieta.⁶⁷³ Sin embargo, en un primer momento, el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía se mostró reticente a aceptar la demanda de sus vecinos, ya que al contar con una sola vía en todo el trayecto, resultaría prácticamente imposible ofrecer el servicio con la regularidad necesaria.

Para intentar buscar una solución satisfactoria, el 16 de octubre de 1902 se reunieron dos delegaciones de ambas empresas. En este encuentro, el Ferrocarril de Ulía propuso la posibilidad de que sus trenes descendieran desde Ategorrieta hasta la

⁶⁷³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 65.

Avenida de la Libertad por las vías de la Compañía del Tranvía, para, desde el cruce de esta calle con la de Idiáquez, proseguir por una vía propia a lo largo de la Avenida de la Libertad hasta la calle Garibay, para recorrerla en toda su longitud hasta el cruce con la Alameda, a la altura del café de la Marina. En este punto, los conductores de Ulía podrían observar las salidas de los tranvías a Rentería, para poder salir en dirección contraria de forma simultánea y marchar tras ellos una vez llegasen a la Avenida.

Esta solución no convenció a los delegados de la Compañía del Tranvía que, como contrapropuesta, ofrecieron la posibilidad de establecer una vía a lo largo de toda la Avenida de la Libertad, desde la calle de Idiáquez hasta la de Hernani, de modo que se crease un gran bucle por el itinerario Avenida de la Libertad, Idiáquez, plaza de Guipúzcoa, Legazpi, Pozo y Plaza de la Alameda, para regresar por Hernani hasta la Avenida de la Libertad. Esta solución presentaba la doble ventaja de incrementar la capacidad de la circulación de tranvías desde el Puente de Santa Catalina hasta la Alameda y, de evitar que los trenes de Ulía tuvieran que efectuar maniobras de inversión de marcha en la Alameda.⁶⁷⁴

Los rectores del ferrocarril de Ulía admitieron de inmediato la propuesta de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Dado que la primera había estado dispuesta a tender una vía por la Avenida de la Libertad y la calle Garibay, de 440 metros de longitud, la empresa donostiarra propuso a la de Ulía que abonase el coste de implantación de los 225 metros de la nueva vía a establecer a lo largo de la Avenida de la Libertad, desde la calle Idiáquez hasta la de Hernani, infraestructura que pasaría a ser propiedad de la Compañía del Tranvía que, por su parte, sufragaría los costes de la electrificación de este trayecto.⁶⁷⁵

El 25 de octubre de 1902 el Ferrocarril de Ulía aceptó en un principio la propuesta de la Compañía del Tranvía pero, al mismo tiempo, sugirió la conveniencia de prolongar la doble vía desde el puente de Santa Catalina hasta Ategorrieta, en un recorrido de 1.831 metros.⁶⁷⁶ La propuesta resultaba sumamente atractiva pero, la empresa donostiarra no disponía de los recursos financieros necesarios para afrontar esta obra, situación que chocaba con el gran interés de los promotores del tren de Ulía, quienes se mostraron dispuestos a sufragar parte de la inversión y a adelantar las partidas necesarias para completar el resto. De este modo, se abrió un nuevo periodo de negociaciones que culminó en el acuerdo suscrito entre ambas empresas el 18 de marzo de 1903⁶⁷⁷ y que, además de regular otros aspectos como el suministro de energía o el peaje que debían abonar los trenes de Ulía por utilizar las vías del tranvía, estipulaba las siguientes cláusulas respecto al nuevo circuito por la Avenida y la doble vía hasta Ategorrieta:

La Compañía del Tranvía de San Sebastián establecerá una doble vía en el trayecto comprendido entre Ategorrieta y la Ciudad en las condiciones siguientes:

- Todos los materiales para la ejecución de esta doble vía, tanto de carril Phoenix y accesorios, como de línea aérea, se pedirán a las casas constructoras por la Compañía del Tranvía, previa, aprobación por la de Ulía de los precios que aquellas presenten.

⁶⁷⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, pp. 69-71.

⁶⁷⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 72.

⁶⁷⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 78.

⁶⁷⁷ Compañía del Tranvía de San Sebastián. *Memoria del ejercicio de 1903*, p. 6.

- Los trabajos de colocación de vía y línea aérea se harán por brigadas de obreros bajo la inspección de dos capataces, uno que representa a cada Compañía.
- La Compañía de Ulía gestionará de las corporaciones y demás entidades que deban intervenir en estas instalaciones las autorizaciones necesarias que habrían de concederse a nombre de la Compañía del Tranvía, quedándose ésta de hecho propietaria de todas las concesiones que afecten a las nuevas vías.
- La Compañía de Ulía abonará el importe total de todos los materiales y mano de obra de estas instalaciones, a excepción de los materiales que procedentes de la ampliación de vías de la Compañía que se empleen en este nuevo trazado.
- El importe total de referencia se subdividirá en dos partidas: una referente al tramo de Ategorrieta a Beneficencia, y la otra relativa al tramo Beneficencia a Hernani.
- Las sumas invertidas por el coste del primer tramo, serán reembolsadas por la Compañía del Tranvía a la del Ulía en cuatro plazos anuales, a partir del momento en que la Compañía del Ulía deje de hacer uso de la vía, después de deducir el demérito de la vía, que se fijará de común acuerdo.
- Lo que se invierta por el coste del segundo tramo, Beneficencia-Hernani, se reintegrará a la Compañía del Ulía por la del Tranvía en cinco plazos iguales por años, y además sus intereses del 4% por el dinero adelantado.⁶⁷⁸

Mientras se desarrollaban las negociaciones entre ambas empresas, el Ayuntamiento de San Sebastián autorizó, en diciembre de 1902, el establecimiento de la vía de bucle a lo largo de la Avenida de la Libertad,⁶⁷⁹ y pocos días más tarde, la Diputación hizo lo propio con la doble vía prevista desde la Avenida hasta Ategorrieta, con la salvedad del puente de Santa Catalina donde, debido a la escasa anchura de esta infraestructura, se mantendría la vía única.⁶⁸⁰

Una vez obtenidas las autorizaciones precisas, la Compañía del Tranvía de San Sebastián emprendió los trabajos de instalación de la nueva doble vía. En consecuencia, en enero de 1903 se cursó un pedido del carril necesario para la instalación de 1.700 metros de vía y los aparatos precisos a la casa alemana Phoenix, mientras que los materiales necesarios para el montaje de la línea aérea se contrataron con La Maquinista Bilbaína.⁶⁸¹ El montaje de la doble vía se realizó con celeridad, de modo que el 1 de julio de 1903 se procedió a su inauguración.⁶⁸²

Con la nueva doble vía, inaugurada el 1 de julio de 1903,⁶⁸³ la regularidad del servicio de tranvías mejoró de forma considerable, ya que además de no perder tiempo en los cruces que hasta entonces se debían realizar, al circular por el gran bucle que conformaba el circuito entre el Puente de Santa Catalina, la Alameda, calle Hernani y Avenida de la Libertad, no era necesario efectuar maniobras de cambio del coche motor de cabeza a cola de la composición en la Alameda, con la consiguiente ganancia de tiempo. Esta ventaja también se extendió al otro extremo de la línea al establecer un bucle de giro en la plaza de los Fueros de Rentería, autorizada por el

⁶⁷⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 104.

⁶⁷⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 91.

⁶⁸⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 93.

⁶⁸¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 110B.

⁶⁸² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 160B y 164B.

⁶⁸³ Compañía del Tranvía de San Sebastián. *Memoria del ejercicio de 1903*, p. 6.

ayuntamiento de este municipio el 28 de abril de 1903.⁶⁸⁴ De este modo, se pudo establecer entre la Alameda y Ategorrieta un intenso servicio de tranvías que, en verano, registraba una frecuencia de paso de siete minutos.⁶⁸⁵ Además, coincidiendo con la implantación de la doble vía, la línea de Venta Berri pasó a funcionar de forma independiente respecto a los restantes servicios.

Dadas las innegables ventajas que la doble vía aportaba a la circulación de los tranvías, pronto se estudió su ampliación a la totalidad de la red. Ya en marzo de 1903, el accionista Paulino Caballero propuso su extensión entre Ategorrieta y Pasajes, ante el previsible aumento de tráfico que generaría la implantación del servicio de transporte de mercancías desde el puerto de dicha localidad. En su propuesta, planteaba que, entre Ategorrieta y Herrera la segunda vía se estableciese a lo largo de la carretera general, por el alto de Miracruz, de modo que se pudiera atender la demanda de las numerosas villas que se habían construido en esta zona en aquellos años y en las que residía el propio Paulino Caballero.⁶⁸⁶



Imagen nº 30: Gracias a la colaboración con el ferrocarril de Ulía, la Compañía del Tranvía de San Sebastián pudo establecer sus primeros tramos de doble vía. En la imagen, un tren de dicha empresa entra en el tramo de vía única provisional sobre el puente de Santa Catalina, en dirección hacia Ulía. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Sin embargo, antes de emprender la ampliación de la doble vía, el Consejo de Administración optó por solucionar de forma definitiva los problemas que, pese a los constantes trabajos de asiento realizados, generaba la vieja vía formada por carriles Demerbe, suficientes para una explotación con motor de sangre pero poco adecuados para el empleo de la tracción eléctrica. Ante el creciente número de averías que

⁶⁸⁴ AMR, Sección D, Negociado 6, Libro 1, Expediente 2, *Informes, comunicaciones y otros documentos referentes a la construcción y conservación del tranvía de San Sebastián a Rentería* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 147.

⁶⁸⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p.50.

⁶⁸⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 133.

padeían los motores, ya en diciembre de 1903 los rectores de la Compañía del Tranvía decidieron estudiar el coste de su sustitución por nuevos carriles de la casa alemana Phoenix que, al igual que los instalados en la doble vía y en la nueva línea de Amara, tendrían un peso lineal de 42,5 kilogramos por metro.⁶⁸⁷

Pocos meses más tarde, el ingeniero de la Compañía presentaba el proyecto para la renovación de vía pero, dado su coste, el Consejo de Administración optó por centrar la operación en el trayecto comprendido entre Venta Berri y el puerto de Pasajes, trayecto en el que en breve esperaban implantar el servicio de transporte de mercancías. Sin lugar a dudas, los viejos carriles Demerbe, que difícilmente soportaban el paso de los tranvías de pasajeros, no podrían resistir las más de cuarenta toneladas que vendría a pesar un convoy de carga formado por un automotor y dos vagones. En consecuencia, tras proponer la inversión a la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 8 de agosto de 1904, ésta aprobó el nuevo desembolso de cerca de 300.000 pesetas.⁶⁸⁸

Autorizada la inversión, el 10 de agosto de 1904 el Consejo de Administración decidió solicitar a la casa Phoenix el suministro de las partidas de carril necesarias, que se distribuirían en un primer envío para cubrir el tramo de Venta Berri a la Plaza Vieja, a recibir en octubre. Dos meses más tarde debería llegar otra partida para el trayecto de la Plaza Vieja a Ategorrieta y, en febrero de 1905, para la renovación entre este último punto y Pasajes. Posteriormente, en el otoño de 1905 se emprenderían las obras en la última sección hasta Rentería.

Las obras de sustitución de los viejos carriles Demerbe se desarrollaron al ritmo previsto y, a finales de febrero de 1905, ya estaban concluidas en el tramo comprendido entre Venta Berri y el Chofre.⁶⁸⁹ Pocos meses más tarde, de cara a la nueva temporada de verano, culminaron los trabajos de renovación de vía hasta Pasajes.⁶⁹⁰ En el siguiente otoño, los nuevos carriles Phoenix se extendieron hasta Rentería.⁶⁹¹

Concluida la sustitución de los antiguos carriles Demerbe, la Compañía del Tranvía prosiguió con su política de mejora de sus infraestructuras. El establecimiento del circuito comprendido entre el puente de Santa Catalina, la Alameda, y la Avenida de la Libertad había agilizado los servicios en dirección a Rentería y Ulía. Sin embargo, éstos se veían entorpecidos por las circulaciones de los tranvías de la línea de Venta Berri, que retornaban a la Plaza Vieja por la calle Hernani en dirección contraria a la marcha de los restantes servicios y que, además, debían efectuar maniobras en la Alameda para pasar los coches motores de cabeza a cola de la composición a fin de invertir la marcha. Por ello, el presidente del Consejo propuso el 24 de agosto de 1905 el establecimiento de un bucle con criterios similares al anterior, por el que los tranvías procedentes de Venta Berri, al llegar al cruce de la calle Loyola con la de San Marcial, proseguirían por ésta hasta alcanzar la calle Vergara, donde empalmaría con la línea de Amara, mediante una nueva vía de 210 metros de longitud.⁶⁹²

Aunque la propuesta fue aprobada por sus compañeros, pronto se modificó el planteamiento inicial al sustituir el paso por la calle San Marcial por una vía que, desde Miraconcha, recorrería la calle San Martín hasta el cruce con la de Urbieta, punto en el que se uniría a la línea de Amara. Esta opción exigía establecer 140 metros más de

⁶⁸⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, p. 29.

⁶⁸⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, pp. 189-211.

⁶⁸⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, pp. 335-336.

⁶⁹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, pp. 214-215 y Nº 14, p. 55.

⁶⁹¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 8.

⁶⁹² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, p. 398.

vía, pero ofrecía la ventaja de ampliar notablemente la longitud del bucle con lo que se creaba una doble vía virtual desde la Alameda hasta Miraconcha.⁶⁹³

Una vez aprobado el proyecto, la Compañía del Tranvía solicitó al gobierno la oportuna concesión que fue otorgada el 3 de agosto de 1907 al no haberse presentado a la subasta preceptiva ninguna otra oferta.⁶⁹⁴ Sin embargo, para esa fecha la empresa donostiarra ya había realizado las obras y, de hecho, un mes antes ya se había puesto en servicio el nuevo circuito de vías que proporcionó la solución definitiva a los atascos que provocaban los tranvías de Venta Berri en la Alameda.⁶⁹⁵ Además, en ese mismo mes de julio de 1907 se estableció también la doble vía desde Miraconcha hasta el fin de la línea en Venta Berri.⁶⁹⁶

La duplicación de vía a Venta Berri no supuso la eliminación de las maniobras en este último punto cuando los tranvías arrastraban remolques, algo especialmente frecuente en los días de verano. Por ello, algunos años más tarde, se construyó un bucle de retorno al final de la línea, circuito que entró en servicio el 18 de julio de 1912.⁶⁹⁷

Mientras duplicaba la vía en la línea de Venta Berri, la Compañía del Tranvía alcanzó un acuerdo con los propietarios de los terrenos de las inmediaciones para poder ampliar la segunda vía desde la plaza de Ategorrieta hasta el interior de las cocheras y también recibió la esperada autorización para implantar la doble vía sobre el puente de Santa Catalina.⁶⁹⁸ La primera de las obras se ejecutó de inmediato y ya estaba operativa en el verano de 1907, pero la duplicación sobre el puente de Santa Catalina no entró en servicio hasta julio de 1908 debido a que surgieron diversas discrepancias con el propietario de esta infraestructura, la Diputación de Guipúzcoa, que pretendía que la Compañía del Tranvía se hiciera cargo de los gastos de mantenimiento del pavimento.⁶⁹⁹

Una vez duplicada la vía en toda la zona urbana servida por el tranvía, es decir, desde Venta Berri hasta Ategorrieta, la Compañía decidió culminar esta obra hasta Rentería. Para ello, el 29 de agosto de 1907 realizó el oportuno pedido de nuevos carriles a la casa Phoenix y, una vez recibido el material, emprendió los trabajos entre las cocheras y Herrera. Sin embargo, pese a las insistentes solicitudes de un grupo de accionistas, encabezado por Paulino Caballero, finalmente se rechazó la opción de establecer la segunda vía por el alto de Miracruz debido a que sus fuertes rampas limitarían la capacidad de carga de los tranvías de mercancías. Además, implantar la vía por la variante existente entre estos dos puntos simplificaba las gestiones administrativas al transcurrir todo el recorrido por terrenos particulares propiedad de la empresa.⁷⁰⁰

Emprendidas las obras en el otoño de 1907, en marzo del año siguiente la vía doble ya estaba operativa entre las cocheras y la boca Oeste del túnel de Miracruz, mientras que el tramo restante hasta la entrada de Rentería entró en servicio en julio de 1908.⁷⁰¹ De este modo, quedó concluida la duplicación de la vía en todo el recorrido de la primitiva concesión, salvo en dos pequeños tramos: el túnel de la variante de Miracruz y los últimos metros del trazado en Rentería, donde la estrechez de las calles de esta localidad no permitió culminar la obra.⁷⁰² No sería hasta el año 1915 cuando, tras la

⁶⁹³ AHG, JD IT, 1454/1949, *Ramal de vía desde Miraconcha a la calle Urbieta* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 2.

⁶⁹⁴ AGA, 24/11194, *Mira-Concha Urbieta por la calle San Martín* y *Gaceta de Madrid*, Nº 227, 15 de agosto de 1907, p. 681.

⁶⁹⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 243.

⁶⁹⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 245.

⁶⁹⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 261.

⁶⁹⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 171.

⁶⁹⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 317.

⁷⁰⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 195-196.

⁷⁰¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 246-247.

⁷⁰² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 246 y 317.

construcción por parte de la Diputación provincial de una variante de la carretera Nacional 1 paralela al río Oyarzun, se aprovechase la nueva infraestructura para prolongar el recorrido del tranvía desde la plaza de los Fueros hasta la Alameda de Rentería para regresar por la nueva carretera.⁷⁰³



Imagen nº 31: En 1908 la doble vía se extendió hasta Rentería. En la fotografía, paso de dos tranvías bajo el cargadero sistema Cantilever del ferrocarril de Arditurri en Pasajes. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Por lo que respecta a la línea de Amara, en diciembre de 1911 la Compañía obtuvo la autorización del ayuntamiento de la ciudad para implantar la doble vía a lo largo de la calle Urbietta,⁷⁰⁴ obra que entró en servicio en junio de 1912.⁷⁰⁵ En cuanto a la línea del Norte, ésta realizaba un circuito en forma de ocho y sentido único, desde la Alameda, por Hernani, Avenida, puente de Santa Catalina, paseo de Francia, puente de María Cristina, Vergara e Idiáquez, para regresar a la Alameda, por lo que no fue preciso establecer ninguna doble vía.

Además, para descongestionar las calles de Idiáquez, Plaza de Guipúzcoa y Legazpi, la Compañía del Tranvía decidió establecer una vía alternativa por la paralela calle de Oquendo que, además, daría servicio a dos nuevas infraestructuras vinculadas al turismo: el hotel María Cristina y el teatro Victoria Eugenia.⁷⁰⁶ La nueva vía, solicitada al ayuntamiento en abril de 1909, no fue autorizada hasta mayo de 1914 y, tras su apertura al servicio en julio del mismo año, quedó reservada para los servicios procedentes de Rentería, mientras que el primitivo itinerario continuó dando paso a las

⁷⁰³ AMR, Sección D, Negociado 6, Libro 1, Expediente 2, *Informes, comunicaciones y otros documentos referentes a la construcción y conservación del tranvía de San Sebastián a Rentería* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 93.

⁷⁰⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 172.

⁷⁰⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 250.

⁷⁰⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 337.

líneas de Venta Berri, Amara y Norte. En la misma fecha se estableció también un paso alternativo desde la calle Oquendo, por la de Camino y la Plaza Guipúzcoa a la calle Hernani con el que se evitaban las aglomeraciones que, en ocasiones, se producían en la Alameda.⁷⁰⁷

5.4. NUEVAS LÍNEAS: IGUELDO Y GROS

En marzo de 1911 se constituyó en San Sebastián la Sociedad Anónima Monte Igueldo, presidida por Edouard Dupouy y en la que participaba como vicepresidente un histórico accionista de la Compañía del Tranvía de San Sebastián; Paulino Caballero.

El propósito de la nueva empresa era doble. Por una parte, pretendían urbanizar las laderas del monte Igueldo y por otra, con los beneficios obtenidos por la venta de parcelas y villas, financiarían la construcción de un centro de ocio y recreo situado en la cumbre, junto a un histórico faro construido por el Consulado de San Sebastián a finales del siglo XVIII, abandonado desde mediados de la centuria anterior.⁷⁰⁸

Para garantizar la viabilidad del proyecto en una época en la que la motorización individual era todavía una quimera, la Sociedad Anónima Monte Igueldo decidió, al igual que habían hecho una década antes los promotores del parque de recreo del Monte Ulía, establecer un sistema de transporte colectivo hasta la cima. Sin embargo, con el fin de reducir el tiempo total de viaje desde el centro de la ciudad, en lugar de implantar un ferrocarril hasta la cumbre, lo que habría exigido un trazado tortuoso y, por lo tanto, un desplazamiento lento y poco atractivo para el público potencial, optaron por una solución mixta consistente en un pequeño ramal tranviario desde las inmediaciones del túnel del Antiguo hasta el pie del monte, donde los turistas podrían realizar rápidamente la ascensión en un funicular que, en cinco minutos, les trasladaría hasta las instalaciones de ocio situadas en la cima.⁷⁰⁹

A mediados de 1911 la empresa promotora emprendió la construcción de sus nuevas instalaciones, con el propósito de tenerlas dispuestas para la siguiente campaña estival. Dado que el nuevo parque podía generar un aumento en la demanda de sus servicios de transporte, la Compañía del Tranvía pronto se interesó por la futura explotación del ramal tranviario desde Miramar hasta el pie del funicular, de modo que, el 24 de marzo de 1912, su Consejo de Administración autorizó a su secretario para que estableciera con la empresa del Monte Igueldo las negociaciones para la construcción y futura explotación del nuevo ramal.⁷¹⁰

A finales de abril de 1912, ambas empresas habían alcanzado un principio de acuerdo por el que la Sociedad Monte Igueldo sería la encargada de obtener las pertinentes autorizaciones para la colocación de las vías y la línea aérea del nuevo ramal, así como para su futura explotación, mientras que la Compañía del Tranvía construiría dichas infraestructuras aprovechando los materiales disponibles en sus almacenes y prestaría servicio, con dos o más coches, los días que funcionase el funicular. En futuras negociaciones se establecería cual de las dos empresas sería la propietaria de la línea y su definitivo explotador.⁷¹¹

⁷⁰⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16* pp. 11 y 23.

⁷⁰⁸ Laurentino Gómez Beldarraín, *San Sebastián, historia de los parques de recreo a través de la tarjeta postal*, pp. 131-208.

⁷⁰⁹ AGA, 26/22100, *Funicular del Monte Igueldo. Proyecto de ferrocarril funicular*, AHG, JD IT 1551/9899, *Construcción de un tranvía al Monte Igueldo* y AMSS, Sección D, Negociado 14, *Expediente relativo al proyecto de la Sociedad Anónima Monte Igueldo, para la concesión de un tranvía que enlace su estación inferior del funicular con la línea del tranvía a Venta-Berri*.

⁷¹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 243.

⁷¹¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 248-249.

En base al acuerdo alcanzado, la Compañía del Tranvía procedió al montaje de una vía desde la salida Oeste del túnel de Miramar hasta la estación inferior del nuevo funicular, obra que quedó concluida para mediados del mes de agosto de 1912. Sin embargo, para la realización de los trabajos únicamente habían contado con una autorización provisional del ayuntamiento, mientras se tramitaba la concesión definitiva ante el Ministerio de Fomento. Por ello, pese a que todo estaba preparado para su puesta en servicio el día 25 de agosto,⁷¹² fecha en la que se procedió a la inauguración del funicular,⁷¹³ el Gobernador Civil no autorizó el inicio de la explotación hasta la realización de la preceptiva inspección, que tuvo lugar el 5 de septiembre. El diario *La Constancia* recogió la noticia en los siguientes términos:

A las once de la mañana de ayer pasó por el Antiguo hasta el pie del monte de Igueldo, cerca del funicular, el primer tranvía, con el ingeniero de obras del Estado en este puerto señor Machimbarrena, el ingeniero provincial y otros señores técnicos.

Estos señores declararon que la línea está en perfectas condiciones y desde la tarde hubo servicio directo desde el Boulevard hasta el funicular del pintoresco monte de Igueldo.⁷¹⁴



Imagen nº 32: En 1912 la Sociedad Monte Igueldo construyó un funicular para el acceso a su parque de atracciones, así como un ramal para conectar este sistema de transportes con la red de tranvías urbanos, cuya explotación corrió a cargo de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

⁷¹² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 265-266.

⁷¹³ *La Constancia*, Nº 4.945, 27 de agosto de 1912, p. 1.

⁷¹⁴ *La Constancia*, Nº 4.954, 6 de septiembre de 1912, p. 3.

Como se ha señalado, la apertura al tráfico del ramal al funicular de Igueldo se verificó sin disponer de la oportuna concesión por parte del Ministerio de Fomento. De hecho, la tramitación burocrática para regularizar la situación legal de la nueva línea fue especialmente compleja y prolongada. Al día siguiente de su puesta en servicio, el 6 de septiembre de 1912, el director general de ferrocarriles, abrió el proceso de información pública del proyecto,⁷¹⁵ pero el trámite se alargó en el tiempo y la subasta definitiva no se materializó hasta el verano de 1924, es decir, cuando el tranvía lleva en realidad una docena de años en explotación. Finalmente, ante la falta de otros proponentes, la concesión fue otorgada definitivamente a la Sociedad Monte Igueldo.⁷¹⁶

Entre tanto se tramitaba la legalización de la concesión del ramal a la estación del funicular de Igueldo, y dado el elevado tráfico que registró la línea desde el inicio de su explotación, la Compañía del Tranvía decidió, el 8 de septiembre de 1912, el establecimiento de la doble vía en todo el recorrido. La nueva infraestructura, que incluía un bucle de retorno en la plaza del funicular, con lo que se evitaban las molestas maniobras de inversión de marcha al finalizar el trayecto, entró en servicio pocos meses más tarde.⁷¹⁷

Por lo que respecta a la línea de Gros, este barrio, situado en la orilla oriental del río Urumea, adquirió un rápido desarrollo tras la realización de importantes obras de encauzamiento del río a partir de 1911, trabajos que permitieron consolidar los antiguos arenales y su progresiva urbanización.⁷¹⁸

Hasta entonces, la Compañía del Tranvía de San Sebastián había atendido la escasa demanda del barrio de Gros a través de su línea a Rentería de forma tangencial, por lo que, ante el previsible aumento de población que experimentaría la zona gracias a la urbanización de los terrenos ganados al río y al mar, los rectores de la empresa donostiarra decidieron estudiar la posibilidad de construir una vía de penetración hasta el corazón del barrio. De este modo, facilitarían el acceso de sus habitantes a sus servicios e impedirían que terceros pudiesen solicitar la concesión en competencia.⁷¹⁹ Por ello, tras encomendar al ingeniero Luciano Abrisqueta la redacción del oportuno proyecto, el 27 de abril de 1913 el Consejo de Administración decidió solicitar la concesión de la nueva línea,⁷²⁰ autorización que obtuvieron el 18 de noviembre de 1914.⁷²¹

El recorrido del nuevo servicio tendría su punto de inicio en el puente de Santa Catalina, para continuar por la calle Zabaleta en toda su longitud. En su extremo oriental realizaría un bucle para regresar por la calle de San Francisco hasta la Gran Vía, por la que debería seguir hasta empalmar con la línea de Rentería en la calle Miracruz. El proyecto también incluía la construcción de una vía desde el punto de encuentro entre la calle de Zabaleta y la Gran Vía, que seguiría esta última avenida hasta la calle de San Francisco, por la que continuaría hasta la nueva parroquia de San Ignacio, para girar a la calle del Padre Larroca hasta alcanzar la de Miracruz, punto de enlace con el tranvía de Rentería.⁷²² Sin embargo, este complejo plan inicial pronto se vio notablemente simplificado.

⁷¹⁵ *Gaceta de Madrid*, Nº 255, 11 de septiembre de 1912, p. 608.

⁷¹⁶ *Gaceta de Madrid*, Nº 265, 21 de septiembre de 1924, p. 1.462.

⁷¹⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 267-268 y 320.

⁷¹⁸ Fermín Muñoz Echabeguren, *San Sebastián, el monte Ulía y arenales*, ayer y hoy, p. 83.

⁷¹⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 329-330.

⁷²⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 334-335.

⁷²¹ AGA, 24/08715, *Barrio Gros (Tranvía eléctrico de San Sebastián). Proyecto de línea y ramales de enlace en las líneas generales y Gaceta de Madrid*, Nº 339, 5 de diciembre de 1914, p. 632.

⁷²² *Gaceta de Madrid*, Nº 141, 31 de mayo de 1913, p. 523.

El 23 de marzo de 1915 el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía decidió emprender de inmediato las obras del nuevo ramal, con la esperanza de tenerlas concluidas de cara a la inminente temporada estival. Sin embargo, sus planes iniciales se vieron entorpecidos por la coyuntura internacional, condicionada por el desarrollo de la Primera Guerra Mundial. Por ejemplo, los carriles, que en principio se solicitaron a la casa alemana Phoenix, fueron finalmente adquiridos a la sociedad Altos Hornos de Vizcaya, empresa que en junio de 1915 únicamente pudo remitir mil metros. En consecuencia, para el verano de 1915 solamente se pudo concluir la construcción de un circuito reducido que se derivaba de la línea general en la calle Iparraguirre para, tras recorrer el barrio de Gros por la calle Zabaleta hasta la Gran Vía, regresar por San Francisco y Padre Larroca.⁷²³



Imagen nº 33: En 1915 la Compañía del Tranvía de San Sebastián culminó la construcción de su red con la puesta en servicio de la línea al barrio de Gros. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

El 15 de julio de 1915 entró en servicio la nueva línea de tranvías al barrio de Gros, cuyos servicios tenían su origen en la Alameda para recorrer la calle de Hernani, la Avenida de la Libertad, el puente de Santa Catalina, y las calles de Miracruz, Iparraguirre, Zabaleta para, tras alcanzar la Gran Vía, regresar por Padre Larroca y Miracruz al puente de Santa Catalina, punto desde el que continuaba por la calle Oquendo, hasta volver a la Alameda.⁷²⁴ La puesta en servicio fue muy discreta y la novedad ni siquiera fue recogida por la prensa donostiarra de la época.

⁷²³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 92-93.

⁷²⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 93-94.

Un año más tarde, en octubre de 1916, con motivo de unas obras de alcantarillado en la Gran Vía, fue preciso establecer una vía de enlace provisional entre las calles de Zabaleta y San Francisco por la calle Viteri.⁷²⁵

En los años siguientes prosiguió la urbanización del barrio de Gros, de modo que, en abril de 1917, los vecinos y propietarios de las nuevas casas edificadas entre las calles de Zabaleta y San Francisco solicitaron a la Compañía del Tranvía la prolongación de sus vías según indicaba la concesión original. Un mes más tarde, el ayuntamiento de la ciudad autorizó las obras para la ampliación del trazado existente, por lo que de inmediato se procedió al tendido de los carriles y la línea aérea hasta la entonces denominada «calle sin nombre», en la actualidad, calle de Bermingham.⁷²⁶ Unos años más tarde, la vía sería ampliada una manzana más hasta la calle de Segundo Izpizua y, posteriormente, en 1925, hasta la Avenida de Ategorrieta, actual avenida de Navarra.

De este modo, la red de vías de la Compañía del Tranvía de San Sebastián alcanzaba su máxima extensión, con un total de 24.175 metros de longitud.

5.5. LA FRUSTRADA LÍNEA NORTE-SUR

El 14 de octubre de 1912 la *Gaceta de Madrid* anunciaba que la compañía del ferrocarril eléctrico de San Sebastián a Hernani había solicitado una concesión para establecer en las calles de la capital guipuzcoana una línea de tranvías urbanos.⁷²⁷ La noticia causó la natural alarma en el seno de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, ante la competencia que podía representar el nuevo servicio así como la definitiva ruptura de su monopolio sobre los transportes de la ciudad.⁷²⁸

El trazado propuesto por el ferrocarril de Hernani consistía en la construcción de una línea que tendría su origen en la calle Aldamar, en el corazón del nuevo ensanche oriental que conformaba el barrio de Salamaca, para continuar por Oquendo, Bengoechea, plaza de Guipúzcoa, Peñaflorida y Garibay. Desde ésta última se dirigiría por la Avenida de la Libertad para seguir por la de Easo hasta alcanzar la estación de Amara. En este punto, el nuevo tranvía empalmaría con las vías del ferrocarril de Hernani para continuar por la calle Prim, plaza de Bilbao y calle Guetaria hasta la del Príncipe, donde abandonarían las vías del ferrocarril para seguir por las calles de Echaide, Oquendo, Reina Regente y el paseo de Salamanca hasta retornar a la de Aldamar por la calle Soralue.⁷²⁹

En respuesta a las pretensiones del ferrocarril de Hernani, el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía decidió, el 20 de octubre de 1912, encomendar al ingeniero Luciano Abrisqueta el estudio de una propuesta alternativa para presentarla en competencia dentro del periodo habilitado al efecto por el Ministerio de Fomento.⁷³⁰

⁷²⁵ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1983-1, *Expediente relativo a la concesión de líneas nuevas en el Barrio de Gros*.

⁷²⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 245.

⁷²⁷ *Gaceta de Madrid*, Nº 288, 14 de octubre de 1912, p. 116 y AGA 24/11139, *Tranvía de San Sebastián (Ferrocarril de San Sebastián a Hernani). Proyecto de un tranvía eléctrico en San Sebastián denominado Ramal Norte-Sur*.

⁷²⁸ AMSS, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-12, *Expediente relativo a los proyectos en competencia del tranvía urbano de la ciudad, presentados por la Compañía del Tranvía de San Sebastián y por el Ferrocarril de San Sebastián a Hernani, siendo aprobado el primero*.

⁷²⁹ *Gaceta de Madrid*, Nº 291, 17 de octubre de 1912, p. 174.

⁷³⁰ AGA, 24/11318, *Ensanche Oriental al Ensanche de Amara (Tranvía de San Sebastián, Ramal Norte-Sur)* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 274.

La iniciativa de la Compañía del Tranvía pronto contó con el decidido apoyo del Ayuntamiento, institución que comunicó a la empresa donostiarra que no tenía intención alguna de aprobar «un servicio que no hacía falta ninguna, no iba a autorizar recorridos y trazados poco menos que imposibles».⁷³¹

La presentación por parte de la Compañía del Tranvía de una propuesta alternativa con un trazado similar al planteado por el ferrocarril de Hernani bloqueó la tramitación del expediente. Para intentar superar esta situación, en agosto de 1913 el director del ferrocarril de Hernani solicitó a la empresa donostiarra la posibilidad de establecer una ronda de negociaciones para alcanzar algún acuerdo al respecto.⁷³²

El 22 de agosto de 1913 Horacio Azqueta, director del ferrocarril de Hernani, se reunió con el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía dispuesto a alcanzar un acuerdo. Para ello, se conformaba con lograr cerrar un circuito que agilizase la circulación de sus trenes mediante el establecimiento de una vía desde su terminal en la plaza de Guipúzcoa por Peñaflores, Garibay, y Fuenterrabía hasta la calle Prim, con lo que conformaría un bucle que haría innecesarias las maniobras de inversión de marcha en San Sebastián, aspecto de gran interés ante el previsible incremento de tráfico que generaría la inminente inauguración del ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa, cuyos trenes también emplearían este circuito. En contrapartida, su empresa se comprometía a renunciar a la implantación de cualquier otra vía en las calles de San Sebastián.⁷³³

Ante la disposición negociadora del ferrocarril de Hernani, pronto se alcanzó un acuerdo por el que la Compañía del Tranvía se comprometía a no obstaculizar la construcción del bucle por las calles de Peñaflores, Garibay y Fuenterrabía a cambio de convertirse en titular de una nueva línea de Norte-Sur desde la calle Aldamar a la estación de Amara.

El proyecto definitivo del nuevo ramal Norte-Sur, recibió la aprobación ministerial el 15 de febrero de 1915 pero la tramitación del expediente experimentó diversos retrasos que, a finales de 1916, comenzaron a inquietar a los miembros del Consejo de Administración.⁷³⁴ Un año más tarde, fue la propia Compañía del Tranvía la que prefirió que se retrasase lo más posible la subasta de la concesión, ante las dificultades que se atravesaban en la época para poder adquirir los materiales necesarios.⁷³⁵ Poco después, los aprietos económicos que atravesó la empresa condenaron definitivamente al olvido este interesante ramal que habría supuesto ampliar su red de vías en otros 3.380 metros.

5.6. LA AMPLIACIÓN DEL MATERIAL MÓVIL

Con las sucesivas ampliaciones de la red de vías que realizó la Compañía del Tranvía de San Sebastián entre 1903 y 1915, el parque de material móvil disponible en 1902, compuesto por doce automotores y cuarenta y siete remolques, estos últimos heredados de la época en la que el servicio se explotó con motor de sangre, resultaba insuficiente. Por ello, la empresa incorporó entre 1903 y 1917 nuevos coches motores y remolques, así como trucks y carrocerías con los que modernizó las primitivas unidades.

⁷³¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 282.

⁷³² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 348.

⁷³³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 350-352.

⁷³⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 210.

⁷³⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp.281-282.

El primer pedido de nuevo material móvil, conformado por cuatro coches automotores, fue encomendado a la firma vizcaína La Maquinista Bilbaína. Destinados a cubrir los nuevos servicios urbanos a la estación de Amara, estos vehículos estaban dotados de trucks de la casa norteamericana Brill y carrocerías de la aragonesa Carde y Escoriaza, mientras que los motores correspondían a un diseño propio de los ingenieros de La Maquinista Bilbaína, desarrollados en colaboración con el ingeniero Jean Louis Berthet.⁷³⁶

La Maquinista Bilbaína

La Maquinista Bilbaína fue una empresa especializada en la industria electromecánica fundada por los ingenieros Artiñano, Díaz y Hurtado de Mendoza, con sede en el número 11 de la calle Zorrilla de Deusto, población que años más tarde se integraría en Bilbao.

La empresa inició su actividad en el año 1900,⁷³⁷ en sus locales situados en la ribera de Deusto, junto a los talleres del tranvía de Bilbao a Las Arenas, empresa con la que colaboró activamente en la modernización de su parque móvil.

Durante algunos años, La Maquinista Bilbaína desplegó una importante actividad en el sector de las construcciones electromecánicas, con especial incidencia en los tranvías de su entorno más próximo, entre los que sin duda destacó la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Asimismo, desarrollaron diversas experiencias en el incipiente mundo del automóvil, que desembocaron en 1904 en la construcción de un prototipo de coche eléctrico, impulsado por baterías, bautizado como Ardiurme, acrónimo de las iniciales de los promotores de la empresa. Matriculado en Bilbao en 1905, parece ser que llegaron a construir una segunda unidad que fue matriculada en San Sebastián.⁷³⁸

Esta interesante iniciativa industrial se desarrollaba en un sector cuya demanda experimentó a principios de siglo una gran demanda y que, salvo la excepción de otro proveedor de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, La Industria Eléctrica de Barcelona, no contaba con más fabricantes nacionales, pero, lamentablemente, no llegó a cuajar. De este modo, en junio de 1907 la *Revista de Obras Públicas* anunciaba la liquidación de todos los bienes de la Compañía, lo que supuso el fin definitivo de este proyecto.⁷³⁹ Suerte parecida corrió en las mismas fechas La Industria Eléctrica de Barcelona, aunque en este caso, sus instalaciones fueron adquiridas por la empresa Siemens, convirtiéndose en la filial española de la multinacional alemana.

Tras la firma del contrato en junio de 1902, la empresa bilbaína emprendió la construcción de los cuatro automotores encomendados, de modo que en junio de 1903 se pudieron verificar las pruebas de marcha de la primera unidad con resultados satisfactorios.⁷⁴⁰ Poco después llegaron dos vehículos más, mientras que el cuatro

⁷³⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, pp. 18-20.

⁷³⁷ *Electrón*, Nº 110, 20 de julio de 1900, p. 1059.

⁷³⁸ Manuel Lage Marco, *Historia de la Industria Española de Automoción, empresas y personajes*, pp. 56-57.

⁷³⁹ *Revista de Obras Públicas*, Nº 1657, 27 de junio de 1907, Tomo II, p. 272.

⁷⁴⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, pp. 34B y 162B.

coche fue entregado por sus fabricantes en octubre del mismo año, justo a tiempo para la inauguración de la línea de Amara.⁷⁴¹

En 1903 el ayuntamiento de San Sebastián limitó el número máximo de remolques que podía arrastrar cada coche motor a tan solo tres unidades, cuando hasta entonces se había llegado a formar composiciones con hasta seis remolques.⁷⁴² En consecuencia, para poder atender la demanda en los días de mayor aglomeración, fue preciso incrementar el número de circulaciones, lo que exigió la adquisición de más automotores.

En principio, todos los coches motores que disponía la Compañía del Tranvía eran de carrocería cerrada. Sin embargo, dada que la temporada estival seguía concentrando los máximos de demanda de sus servicios, el Consejo de Administración vio con interés las propuestas que en julio de 1906 realizó la firma zaragozana Carde y Escoriaza para el suministro de nuevos automotores abiertos del tipo jardinera, similares a los que empleaba el ferrocarril del monte Ulía pero con mayor capacidad de viajeros.⁷⁴³ Así, un mes más tarde decidieron contratar la adquisición de cinco unidades, dotadas de equipos de tracción de La Maquinista Bilbaína, que fueron entregados por el constructor aragonés antes del inicio de la campaña de verano de 1907.⁷⁴⁴

El buen resultado de los nuevos coches jardinera y su gran aceptación por parte del público, animó a los rectores de la Compañía del Tranvía a adquirir tres nuevos automotores del mismo tipo, así como seis remolques similares, con los que podrían emprender la sustitución de los vehículos heredados de los tiempos del motor de sangre, unidades que no podían resistir la comparación con el moderno material eléctrico.⁷⁴⁵ Aunque, como en el caso anterior, los rectores de la empresa donostiarra deseaban que los equipos eléctricos de los nuevos coches fueran suministrados por La Maquinista Bilbaína, esta empresa, que en aquel momento se encontraba en proceso de liquidación, se vio obligada a renunciar al pedido, por lo que éste fue finalmente encargado a la suiza Shécheron.⁷⁴⁶

Los nuevos automotores llegaron a San Sebastián a finales de abril de 1908, mientras que los remolques, cuyo pedido se incrementó a doce unidades en diciembre de 1907, estaba previsto que se entregaran en dos tandas; los seis primeros en junio de 1908 y los seis restantes en julio del mismo año.⁷⁴⁷ Sin embargo, finalmente no fueron remitidos a San Sebastián hasta mediados de agosto.⁷⁴⁸ Con el concurso del nuevo material motor y remolcado, y una vez concluidas las obras para la implantación de la doble vía entre Venta Berri y Rentería, la Compañía donostiarra pudo incrementar considerablemente la frecuencia de paso y la calidad del servicio.

Ese mismo verano de 1908, y a la vista del rápido incremento que experimentaba la recaudación gracias a la intensificación del servicio que había permitido la implantación de la doble vía, la empresa donostiarra decidió adquirir cuatro nuevos coches motores, en esta ocasión de carrocerías cerradas y dotados de equipos de tracción de La Industria Eléctrica de Barcelona.⁷⁴⁹ En marzo de 1909 llegaron a San

⁷⁴¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, pp. 183B y 190.

⁷⁴² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 165.

⁷⁴³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 90.

⁷⁴⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 99 y 192.

⁷⁴⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 192 -193.

⁷⁴⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 209-211.

⁷⁴⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 258, 213-214 y 268.

⁷⁴⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 274-75.

⁷⁴⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 281.

Sebastián las carrocerías y los trucks de las nuevas unidades pero sus equipos eléctricos no se recibieron hasta el mes de julio.⁷⁵⁰



Imagen nº 34: Dada la importancia de la temporada estival en los resultados de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, la ciudad contó con una importante flota de tranvías abiertos o jardineras, especialmente diseñados para el verano. Paseo de la Concha. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Debido al constante incremento del parque móvil, las primitivas cocheras de Ategorrieta se vieron desbordadas, por lo que en septiembre de 1908 la Compañía del Tranvía emprendió las obras para la construcción de nuevas dependencias más capaces y mejor equipadas.⁷⁵¹ El nuevo edificio, diseñado por el arquitecto Ramón Cortázar, contaba con una amplia zona de estacionamiento de tranvías «con la anchura necesaria para que quepan holgadamente todos los coches motores y jardineras nuevas que hoy tenemos, quedando todavía espacio disponible para si en lo sucesivo aumentase algo el número de esos coches», cubierta por una estructura metálica levantada por la empresa Elizondo y Múgica.⁷⁵² El coste estimado de las nuevas dependencias, que entraron en servicio en diciembre de 1910, fue de 87.809 pesetas.⁷⁵³

El constante incremento de las frecuencias del servicio, que en 1910 eran de cinco minutos entre la Alameda y Ategorrieta,⁷⁵⁴ así como la apertura de nuevas líneas obligó a adquirir más material móvil. Así, en diciembre de dicho año la Compañía decidió adquirir otros cuatro coches motores cerrados, idénticos a los anteriores, carrozados también por Carde y Escoriaza pero con equipos eléctricos fabricados por

⁷⁵⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 333 y 346.

⁷⁵¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 286-287.

⁷⁵² AMSS, Sección D, Negociado 14, 1983-1, *Expediente relativo al Tranvía de San Sebastián; ampliación de cocheras*.

⁷⁵³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 53 y 113-117.

⁷⁵⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 29.

Sécheron, dados los problemas que en aquel momento atravesaba La Industria Eléctrica de Barcelona y que desembocarían en su adquisición por la multinacional alemana Siemens.⁷⁵⁵ Las nuevas unidades entraron en servicio a finales de julio de 1911, acompañados de seis nuevos remolques jardinera, idénticos a los adquiridos en 1908.⁷⁵⁶

En noviembre de ese mismo año de 1911, la Compañía del Tranvía contrató el suministro de cuatro nuevos automotores abiertos, con equipos eléctricos de la suiza Sécheron y carrocerías de su tradicional proveedor, Carde y Escoriaza. Estos vehículos debían ser entregados el 11 de abril de 1912, bajo penalización del 0,5% de su importe por cada semana de retraso.⁷⁵⁷ Mientras se esperaba su recepción, la empresa donostiarra decidió modernizar los doce coches más antiguos de su parque, con la reforma de la primitiva disposición de los asientos, unificándola con el resto de la flota.⁷⁵⁸

Antes de que llegara a San Sebastián el último pedido de coches motores, el 5 de marzo de 1912, los rectores de la Compañía del Tranvía decidieron incrementar su parque móvil con la adquisición a Carde y Escoriaza de seis remolques cerrados y cuatro coches motores, también cerrados, estos últimos con equipos de tracción de la firma suiza Sécheron.⁷⁵⁹ Este nuevo material entró en servicio en noviembre de ese mismo año.⁷⁶⁰

En octubre de 1912, el Consejo de Administración decidió nuevamente adquirir más unidades, en concreto, cuatro nuevos coches motores a los mismos proveedores, es decir, Carde y Escoriaza con equipos Sécheron, aunque en esta ocasión, dos serían cerrados y otros dos abiertos.⁷⁶¹ Estos tranvías entraron en servicio en la temporada estival de 1913.

Los primeros días de 1913 el parque móvil de la Compañía del Tranvía se vio incrementado con la recepción de seis nuevos remolques cerrados, construidos también por Carde y Escoriaza.⁷⁶² De este modo, la empresa disponía en ese momento de treinta remolques modernos, doce cerrados y dieciocho abiertos, por lo que su Consejo de Administración decidió la definitiva enajenación de los treinta y dos coches heredados de los tiempos en que el servicio se explotaba con motor de sangre. Ante la falta de interés por parte de otros explotadores, finalmente fueron vendidos, a cien pesetas cada uno, al chatarrero García Torres, excepto una jardinera que había sido adquirida en 1909 por el tranvía de Irún a Fuenterrabía.⁷⁶³

El parque de remolques se vio incrementado en 1914 con la introducción de un nuevo modelo de coche cerrado que incorporaba un departamento furgón donde se podían transportar bultos de todo tipo, sobre todo productos alimenticios con destino a los mercados de San Sebastián. Construidos por Carde y Escoriaza, entraron en servicio en el mes de julio.⁷⁶⁴ El resultado de estos vehículos debió ser satisfactorio, ya que ese mismo mes, la empresa encargó la fabricación de dos nuevas unidades.⁷⁶⁵

⁷⁵⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 78-79.

⁷⁵⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 147-152.

⁷⁵⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 167.

⁷⁵⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 190.

⁷⁵⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 240.

⁷⁶⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 275.

⁷⁶¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 272.

⁷⁶² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 284.

⁷⁶³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 349 y Nº 15, p. 349.

⁷⁶⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 19.

⁷⁶⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 26.



Imagen nº 35: Dos modelos de remolques de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, fotografiados en las cocheras de Ategorrieta. Se aprecia en el de la derecha la puerta del furgón para transporte de paquetería. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

El último pedido realizado por la Compañía del Tranvía de San Sebastián, y el mayor realizado hasta entonces a lo largo de su historia, se aprobó el 6 de septiembre de 1915, fecha en la que los miembros de su Consejo de Administración decidieron adquirir a Carde y Escoriaza cuatro coches motores cerrados y dos abiertos, dotados de equipos eléctricos de Sécheron, así como otras once carrocerías cerradas, con sus correspondientes trucks Brill 21-E, con los que pretendían sustituir a los once coches más primitivos de su parque, muy deteriorados tras dieciocho años de duro servicio. Para su motorización, se recuperarían los motores y reguladores originales de los vehículos que iban a reemplazar.⁷⁶⁶

Las especiales circunstancias provocadas por la Primera Guerra Mundial retrasaron la entrega de este gran pedido. Así, el 10 de abril de 1916 Carde y Escoriaza anunciaba que ya había concluido la fabricación de las carrocerías pero que se encontraban a la espera del embarque, en el puerto de Nueva York, de los trucks de la norteamericana Brill.⁷⁶⁷ Estos equipos se recibieron en los muelles de Pasajes a mediados de mayo de 1916, pero el envío llegó incompleto, al faltar todos los conjuntos de freno que, tras la correspondiente reclamación, fueron remitidos en el vapor *Orión* con destino a Barcelona, donde se desembarcaron el 11 de junio.⁷⁶⁸

Si complejo fue el envío de los trucks, más difícil fue el suministro de los equipos eléctricos. El 19 de julio de 1916 Sécheron anunciaba que no había remitido ninguno de los equipos contratados y tampoco podía determinar cuando sería posible enviarlos, ya que tenían grandes problemas para adquirir los materiales necesarios, sobre todo en lo referente al cobre.⁷⁶⁹ De hecho, la firma suiza no fue capaz de remitir

⁷⁶⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 109.

⁷⁶⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 168.

⁷⁶⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 172, 173-174 y 177-178.

⁷⁶⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 181-182.

los equipos completos para dos coches hasta abril de 1917, mientras que los cuatro restantes no llegaron a San Sebastián hasta junio del mismo año.⁷⁷⁰

El de 1915 fue el último pedido de tranvías que realizaría la Compañía del Tranvía de San Sebastián en su historia. Desde entonces, las únicas actuaciones realizadas en su material móvil se limitaron a la sustitución de motores y reguladores, a la reconstrucción de varias carrocerías y a la incorporación de algunos remolques de fabricación artesanal. Así, en 1917 el parque de vehículos de la Compañía alcanzó su máximo histórico, con 50 coches motores, de ellos treinta y cuatro cerrados y dieciséis abiertos, a los que se sumaban treinta y ocho remolques. Estos últimos recibieron a lo largo de su vida activa diversas rematriculaciones, lo que no sucedió con los automotores, que mantuvieron su numeración original hasta la irrupción de los trolebuses en 1948.

Cabe señalar que, en octubre de 1913, la Compañía de Tranvías de Zaragoza alquiló a la de San Sebastián dos automotores abiertos con el propósito de reforzar su parque motor de cara a la temporada de recolección de remolacha azucarera, cuyo transporte desde las estaciones de ferrocarril hasta las refinerías de la ciudad aragonesa efectuaba dicha sociedad.⁷⁷¹ La experiencia debió ser satisfactoria para ambas partes, ya que en octubre de 1915 se alquiló por la misma causa otro automotor abierto.⁷⁷²

Tabla 21. Material móvil para transporte de viajeros de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1903-1917)						
Coches motores						
Unidades	Matrícula	Tipo	Equipo eléctrico	Carrocería	Truck	Año
10	1-10	Cerrados	Shécheron	Carde y Escoriaza	SIG	1897
1	11	Cerrado	La Industria Eléctrica	Carde y Escoriaza	SIG	1899
1	12	Cerrado	La Industria Eléctrica	Carde y Escoriaza	Brill 21E	1901
4	13-16	Cerrados	Maquinista Bilbaína	Carde y Escoriaza	Brill 21E	1903
5	17-21	Jardineras	Maquinista Bilbaína	Carde y Escoriaza	Brill 21E	1907
3	22-24	Jardineras	Sécheron	Carde y Escoriaza	Brill 21E	1908
4	25-28	Cerrados	La Industria Eléctrica	Carde y Escoriaza	Brill 21E	1909
4	29-32	Cerrados	Sécheron	Carde y Escoriaza	Brill 21E	1911
4	33-36	Jardineras	Sécheron	Carde y Escoriaza	Brill 21E	1912
4	37-40	Cerrados	Sécheron	Carde y Escoriaza	Brill 21E	1912
2	41-42	Cerrados	Sécheron	Carde y Escoriaza	Brill 21E	1913

⁷⁷⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 243, 248 y 250.

⁷⁷¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 358.

⁷⁷² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 119.

2	43-44	Jardineras	Sécheron	Carde y Escoriaza	Brill 21E	1913
4	45-48	Cerrados	Sécheron	Carde y Escoriaza	Brill 21E	1916
2	49-50	Jardineras	Sécheron	Carde y Escoriaza	Brill 21E	1916
Remolques						
12	30-41	Jardineras		Carde y Escoriaza		1908
6	51-56	Jardineras		Carde y Escoriaza		1911
6	61-66	Cerrados		Carde y Escoriaza		1912
6	67-72	Cerrados		Carde y Escoriaza		1913
4	1-4	Cerrados con furgón		Carde y Escoriaza		1914
2	5-6	Cerrados con furgón		Carde y Escoriaza		1915
Fuente: Libros de inventario de la Compañía del Tranvía de San Sebastián						

5.7.- EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Desde sus inicios, uno de los objetivos de la Compañía del Tranvía de San Sebastián fue el de transportar por sus vías toda clase de mercancías, sobre todo con origen o destino en el puerto de la capital guipuzcoana y la vecina dársena de Pasajes. Sin embargo, durante muchos años este propósito no pasó de ser una aspiración recurrente, sin llegar a consolidar esta nueva vertiente del negocio que, durante la década en la que se empleó el motor de sangre, se limitó al transporte de piedra y áridos procedentes de las canteras que jalonaban la vía, sobre todo en la zona de Herrera, con destino a diversas obras de construcción en la ciudad.

Una vez consolidada la tracción eléctrica, los rectores del tranvía donostiarra volvieron a interesarse por la implantación de los servicios de transporte de cargas y, de hecho, la ampliación de la red de vías aprobada por sus accionistas en la Junta General Extraordinaria celebrada el 20 de mayo de 1902, estaba en buena medida justificada por este propósito. No en vano, con ella pretendían enlazar los principales puntos de origen y destino de las mercancías de la ciudad, es decir, las dos estaciones de ferrocarril del Norte y Amara, y los muelles de San Sebastián y Pasajes.⁷⁷³

Ese mismo 20 de mayo de 1902, además de aprobar la construcción de las nuevas líneas, la empresa decidió adquirir el primer material diseñado específicamente para el transporte de carga. Se trataba de cuatro vagones abiertos y otros tantos cerrados, cuya construcción fue adjudicada a la empresa bilbaína Mariano de Corral. Además, en principio, también pretendían comprar tres trucks especiales sobre los que podrían montar vagones convencionales de ferrocarril y trasladarlos por su red de tranvías hasta el puerto de San Sebastián. Esta propuesta, novedosa en su momento en España y que, lamentablemente, no llegó a materializarse, se debía a la

⁷⁷³ AGA, 24/11340, *Proyecto de ramal al muelle central de la Dársena y AMVF*, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, pp. 15-24.

incompatibilidad entre el material ferroviario para rodar por las vías ordinarias de tranvía debido al mayor grosor de las pestañas de sus ruedas. Así, con la solución de los trucks de transporte, los vagones podrían llegar directamente a los muelles sin necesidad de trasbordar la carga en las estaciones.⁷⁷⁴

La inminencia del nuevo servicio pronto despertó el interés de algunos de los principales industriales de la ciudad, sobre todo los que contaban con factorías en las inmediaciones de Venta Berri, como es el caso de Hijos de Rezola, empresa que en junio de 1902, solicitó precios para el transporte desde Venta Berri al puerto de Pasajes. La Compañía del Tranvía consideró que 10 céntimos por tonelada kilómetro, en total, 0,70 pesetas, podría ser una tarifa remuneradora, aunque la falta de material móvil y, sobre todo, de vías de acceso a los muelles de Pasajes, impidieron el desarrollo de la propuesta en ese momento.⁷⁷⁵

Mientras tanto, la empresa Mariano de Corral construyó los vagones solicitados, aunque tardó casi un año en completar el pedido, ya que las primeras plataformas no llegaron a San Sebastián hasta el mes de abril de 1903, mientras que la entrega de los cerrados se retrasó hasta junio del mismo año.⁷⁷⁶ Unos meses más tarde, tras el final de la temporada estival, los rectores de la Compañía del Tranvía decidieron agregar uno de los furgones a los tranvías de pasajeros, como vía de ensayo del transporte de paquetería. Ante los buenos resultados de la experiencia, a finales de octubre el Consejo de Administración decidió poner en servicio un segundo vagón.⁷⁷⁷

En febrero de 1904 la Compañía del Tranvía recuperó un tráfico tradicional en el pasado: el transporte de piedra para obras. En este caso se trataba de remitir este material desde las canteras de Alza con destino a los trabajos de reconstrucción de los espigones del puerto de San Sebastián, dañados en un reciente temporal. En este servicio se emplearon los vagones plataforma que había suministrado Mariano de Corral.⁷⁷⁸

Los razonables resultados que ofrecía el transporte de paquetería realizado con los vagones cerrados agregados a los tranvías de viajeros, animó a los rectores de la Compañía del Tranvía a implantar de forma definitiva este servicio. Para anunciarlo al público, se insertó en los principales periódicos de San Sebastián el siguiente anuncio:

Tranvía de San Sebastián

Servicio de mercancías (encargos)

Se pone en conocimiento del público, que desde esta fecha se admiten encargos en los puntos siguientes:

San Sebastián: Establecimiento de los señores Pío Murguiondo y Compañía, Plaza Vieja, 4.

Ategorrieta: Oficinas de la Compañía.

Pasajes (Ancho): Establecimiento de don León Igarzábal.

Rentería: Establecimiento de los señores Lecuona y Echeverría.

En estos centros se facilitarán tarifas y reglamentos.⁷⁷⁹

Pese al inicio oficial del transporte de paquetería, el servicio de mercancía general, cada vez más demandado por los industriales de la ciudad, así como por la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, no podía implantarse hasta no disponer con un

⁷⁷⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 20.

⁷⁷⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 35B.

⁷⁷⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, pp. 147 y 158B.

⁷⁷⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 196B.

⁷⁷⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, pp. 68 y 124.

⁷⁷⁹ *El Correo de Guipúzcoa*, Nº 2.166, 20 de mayo de 1904, p. 3.

adecuado acceso hasta los muelles del puerto de Pasajes. Además, también era preciso contar con material motor específicamente diseñado para este fin, ya que pronto se pudo comprobar la limitada capacidad de arrastre de los tranvías de pasajeros.

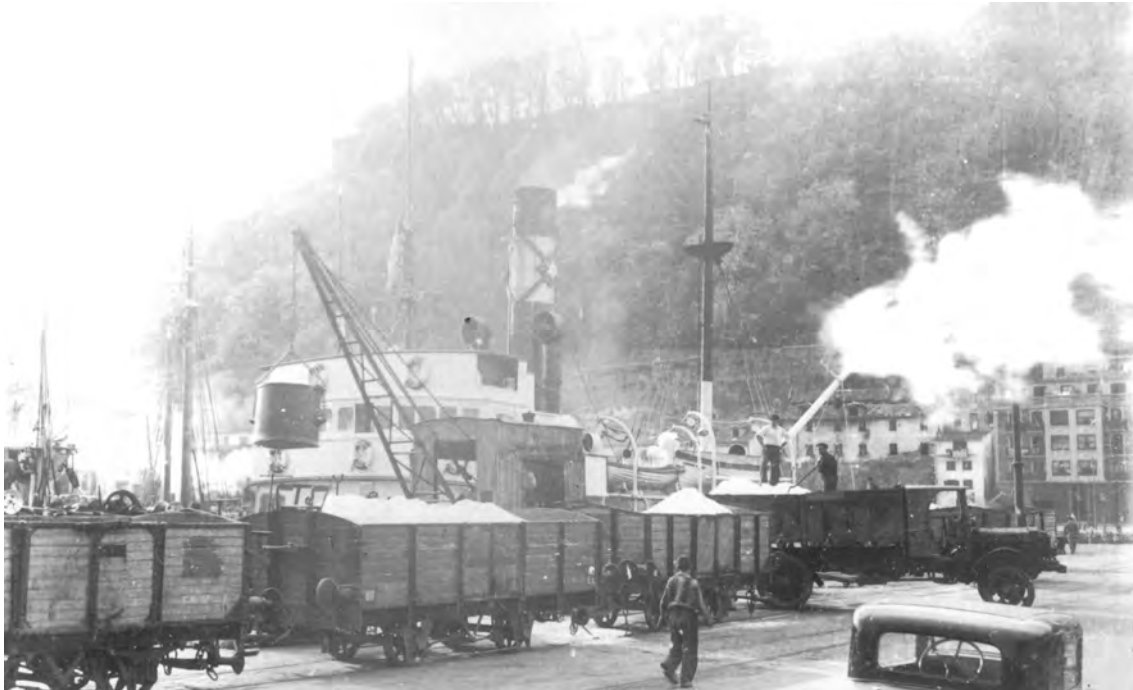


Imagen nº 36: Tráfico de mercancías en los muelles del puerto de San Sebastián. Los vagones, del tranvía de Tolosa, llegaban hasta las instalaciones portuarias a través de las vías de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, abonando el correspondiente peaje. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián.

Para adquirir todos los recursos necesarios, el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía convocó para el 8 de agosto de 1904 una Junta General Extraordinaria en la que propuso a sus accionistas las posibilidades del negocio y las inversiones necesarias para su implantación, lo que requería endeudar la empresa en novecientas mil pesetas, mediante la emisión de nuevas acciones y obligaciones. De este capital, 307.234 pesetas se destinarían específicamente al desarrollo del transporte de mercancías, en concreto, 131.734 pesetas a la implantación de vías en el puerto de Pasajes y en los patios de mercancías de las estaciones de Amara y del Norte y otras 175.500 pesetas, a la compra de material móvil, mientras que el resto iba dirigido a otras mejoras comunes con el resto del servicio, como la sustitución de los viejos carriles Demerbe por los Phoenix o la ampliación de la potencia de la central productora de electricidad.⁷⁸⁰

Según las cifras presentadas a los accionistas, por el puerto de Pasajes habían pasado en 1903 un total de 137.458 toneladas de mercancías, mientras que por la dársena de San Sebastián se habían movilizado otras 50.671 toneladas. De ellas, los rectores de la Compañía del Tranvía aspiraban a transportar, como mínimo, 30.000 toneladas.

Aprobada la inversión por los accionistas, de inmediato se procedió a materializar el convenio que meses antes, en concreto el 9 de febrero de 1904, se había firmado con la Sociedad del Puerto de Pasajes, para la implantación de 1.700 metros de vías en sus muelles. Gracias a este acuerdo, la Compañía del Tranvía realizaba la inversión

⁷⁸⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, pp. 189-211.

para la construcción de la nueva infraestructura y detentaría su titularidad, por lo que en el caso de que en el futuro fueran utilizadas por terceros, la empresa donostiarra podría percibir por ello un canon.⁷⁸¹

El 15 de mayo de 1905, mientras se montaban los carriles en el puerto de Pasajes, la Compañía del Tranvía recibió la autorización ministerial para establecer una vía de acceso al patio de mercancías de la estación de Amara.⁷⁸² Respecto al material móvil, el 27 de octubre del mismo año, el Consejo de Administración decidió adquirir dos furgones automotores que construiría La Maquinista Bilbaína y carrozarían los Talleres de Deusto, pedido que fue ampliado en otras tres unidades el 2 de enero de 1906.⁷⁸³ Las dos primeras unidades llegaron a San Sebastián en septiembre de 1906 y los tres restantes en febrero del año siguiente.⁷⁸⁴

Junto a los nuevos vehículos motores, el Consejo de Administración decidió adquirir también más vagones de carga, ya que los ocho que suministró Mariano de Corral en 1903 resultaban insuficientes para hacer frente al tráfico previsto. Para ello, en marzo de 1906 contrató el suministro de doce vagones con la empresa Talleres de Deusto, que se comprometió a su entrega para el 21 de junio. Sin embargo, la firma bilbaína incumplió el contrato y en la fecha inicialmente prevista no había siquiera iniciado su fabricación. Por ello, el 19 de noviembre, la Compañía del Tranvía decidió cancelar el pedido y adjudicar la construcción de veinte vagones a la factoría de Beasain de la Sociedad Española de Construcciones Metálicas.⁷⁸⁵

Una vez finalizada la instalación de vías en los muelles de Pasajes y San Sebastián, así como en la estación de Amara, a finales de 1906 se inició el transporte de mercancías, al principio a pequeña escala ante la falta del material móvil preciso.⁷⁸⁶ Sin embargo, a partir de la llegada de los tres últimos furgones automotores y de los veinte vagones construidos en Beasain, que remitió las primeras dieciséis unidades a finales de julio de 1907, otras dos en septiembre y las últimas en enero de 1908,⁷⁸⁷ la Compañía del tranvía decidió dar el definitivo impulso al negocio y, el 30 de septiembre de 1907, aprobó el cuadro definitivo de tarifas que quedó configurado del siguiente modo para las mercancías con origen o destino en el Puerto de Pasajes:

Desde Pasajes			
Mercancía	A Ategorrieta	A la Alameda y muelle de San Sebastián	A Venta Berri o Amara
Bocoyes de vino y aceite		4,50 c/u	4,75 c/u
Barriles de cerveza	0,25 c/u	0,25 c/u	
Barricas vacías		0,50 c/u	0,60 c/u
Cacao, cafés, bacalao, cartón, papel, tubos de barro, hilazos, trenzas, yutes y demás		2,50 la tonelada	3,00 la tonelada

⁷⁸¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, pp. 32 y 74.

⁷⁸² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, pp. 364-365 y 369.

⁷⁸³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 13 y 25.

⁷⁸⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 107, 121 y 136.

⁷⁸⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 61 y 115.

⁷⁸⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 129.

⁷⁸⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 185, 201 y 220.

mercancías análogas			
Alubias, habas, jabón, ferretería, maderas, tejas, ladrillos, cementos y mercancías análogas		2,00 la tonelada	2,50 la tonelada
Copras y abonos minerales			2,00 la tonelada
Carbones por vagones completos		1,75 la tonelada	2,00 la tonelada
Cok por vagones completos		2,00 la tonelada	2,25 la tonelada
Piedra de sillería		2,00 la tonelada	2,50 la tonelada
Piedra de mampostería		1,75 la tonelada	2,25 la tonelada

Además, se estableció una percepción mínima por expedición de cincuenta céntimos y las mercancías procedentes de Rentería tendrían un incremento de otros cincuenta céntimos por tonelada sobre las tarifas desde Pasajes. También se establecieron tarifas para transportes concretos, como la grava procedente de Rentería y con destino a Ategorrieta, a 1,40 pesetas por tonelada.

Por lo que respecta a las mercancías que debían moverse entre la estación de Amara y los muelles del puerto de San Sebastián, se establecieron las siguientes tarifas:

- Cerveza en barriles, a veinte céntimos cada uno
- Cacao, café, bacalao, cartón, papel, tubos de barro, hilazos, trenzas, yutes y demás mercancías análogas, a dos pesetas la tonelada
- Alubias, habas, jabón, ferretería, maderas, tejas, ladrillos, cementos y mercancías análogas, 1,50 pesetas la tonelada
- Cementos y carbones en vagones completos, a 1,25 pesetas la tonelada
- Carbón de cok en vagones completos, a 1,50 la tonelada.

Por lo que respecta al tradicional transporte de piedra para construcción desde las canteras del alto de Miracruz, se percibirían 5 pesetas por vagón con destino a Ategorrieta, siete si se dirigía a la Alameda y nueve si lo hacía hasta Venta-Berri.

Por último, se establecía una tarifa especial para el transporte de cemento y carbón con destino a la empresa de los Hijos de Juan Manuel Rezola y Compañía, desde la estación de Amara al puerto de San Sebastián a 0,55 céntimos la tonelada y a 80 céntimos hasta los muelles de Pasajes, siempre que el transporte se verificase en vagones propiedad de dicha sociedad.⁷⁸⁸

Las nuevas tarifas no resultaron del agrado de algunos potenciales clientes, sobre todo en el caso de Hijos de Rezola, empresa que, según sus palabras, «después de haber gastado un capitalazo en la construcción de vías, apartaderos y vagones» no podía admitir una tarifa superior a cuarenta céntimos la tonelada transportada en sus propios vagones desde la estación de Amara hasta los muelles de San Sebastián.⁷⁸⁹ Tras duras negociaciones, en diciembre de 1907 la Compañía del Tranvía aceptó las

⁷⁸⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 201-203.

⁷⁸⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 210-211.

nuevas condiciones y también modificó el precio del transporte de copra para la sociedad Lizarriturry y Rezola entre Pasajes y Venta Berri a 1,50 pesetas la tonelada.⁷⁹⁰

Tabla 22. Material móvil para transporte de mercancías de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1903-1917)						
Coches motores						
Unidades	Matrícula	Tipo	Equipo eléctrico	Carrocería	Truck	Año
5	M-1 a 5	Furgón	Maquinista Bilbaína	Talleres de Deusto	Brill 21E	1906
Vagones						
4	1-4	Plataformas		Mariano de Corral		1903
4	5-8	Cerrados		Mariano de Corral		1903
20				Beasain		1907

Fuente: *Libros de inventario de la Compañía del Tranvía de San Sebastián*

Con el nuevo servicio de mercancías, la Compañía del Tranvía esperaba incrementar su recaudación anual en, al menos, 60.000 pesetas. Sin embargo, esta cifra nunca se alcanzó, ya que la recaudación máxima, 54.624 pesetas, un 10% inferior a lo previsto, se registró en 1911. A partir de dicho ejercicio, los ingresos por transporte de mercancías experimentaron una inexorable tendencia a la baja. Sin embargo, este simple dato no significa necesariamente que el resultado de las inversiones realizadas en esta materia fuera netamente negativo.

En efecto, no es casualidad que a partir de 1912 los ingresos por transporte de mercancías experimentasen una tendencia a la baja. Es preciso recordar que ese mismo año se completó la construcción del tranvía de San Sebastián a Tolosa, línea que podía atender directamente las necesidades de dos de los principales clientes de la Compañía del Tranvía de San Sebastián: Lizarriturry y Rezola y, sobre todo, la factoría de Cementos Rezola en el barrio de Añorga.⁷⁹¹ Hasta entonces, esta empresa se veía obligada a transportar el carbón necesario para alimentar sus hornos de calcinación en los vagones del tranvía urbano desde los puertos de San Sebastián y Pasajes hasta la estación de los Ferrocarriles Vascongados en Amara, para tras el oportuno trasbordo, continuar por la vía férrea hasta la estación de Añorga, punto en el que existía un ramal de enlace hasta la factoría.⁷⁹²

La inauguración de la línea de Tolosa simplificó este proceso, ya que sus tranvías de mercancías trasladaban directamente la carga desde los muelles hasta la fábrica, sin necesidad de realizar trasbordos en Amara. Por tanto, la nueva empresa fácilmente arrebató este tráfico a la Compañía del Tranvía de San Sebastián, pero, al circular por

⁷⁹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 216-217.

⁷⁹¹ AGA, 24/10764, *San Sebastián-Tolosa, Proyecto de prolongación de apartaderos, ramales de la línea*.

⁷⁹² AHG, JD IT 1842, *Expediente del proyecto de entrada a la fábrica de los señores Lizarriturry y Rezola*.

sus vías entre Venta-Berri y Pasajes, percibía el correspondiente peaje, por lo que indirectamente se benefició del incremento del transporte para Cementos Rezola que supuso esta mejora, beneficio que no hubiera sido posible sin la inversión previa realizada para dotar de vías los muelles de Pasajes y San Sebastián. Es más, ante el aumento del tráfico de carga, la empresa donostiarra decidió en 1913 mejorar la red de vías en este último puerto, con la construcción de un acceso al espigón central.⁷⁹³

Un año más tarde, en 1913, se completó la construcción del ferrocarril de vía estrecha de San Sebastián a Hendaya, lo que permitió el acceso directo de la red ferroviaria de vía métrica de Guipúzcoa al puerto de Pasajes. La nueva línea arrebató al tranvía buena parte de los tráficos de mercancías que, hasta la fecha, llegaban a la estación de Amara y continuaba por sus vías hasta los muelles. Sin embargo, al utilizar las vías del puerto de Pasajes propiedad de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, el tren de Hendaya también se convirtió en su tributario.



Imagen nº 37: Tranvía de mercancías de la Compañía de San Sebastián a Tolosa fotografiado en Pasajes. Esta empresa comprometió la viabilidad del servicio de mercancías propio de la Compañía del Tranvía de San Sebastián pero, a su vez, generó jugosos ingresos en concepto de peajes por utilización de su red de vías para llegar a los puertos de San Sebastián y Pasajes. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Desde 1912, el aumento de los peajes percibidos por la Compañía del Tranvía de San Sebastián, de los que más del 60% correspondían al tráfico de mercancías del tranvía de Tolosa y del ferrocarril de la frontera, compensaron la inversión realizada en las infraestructuras para el desarrollo del negocio de transporte de cargas; las 131.734

⁷⁹³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 284.

pesetas que habían destinado a la instalación de nuevas vías en los puertos de San Sebastián y Pasajes. Los propios rectores de la empresa señalaban al respecto que:

La Compañía del tranvía de San Sebastián a Tolosa, y en virtud de un convenio hecho con nosotros, viene con sus trenes de carga haciendo el recorrido por nuestras vías desde Venta Berri a los muelles de San Sebastián y Pasajes y explota la mayor parte del tráfico que nosotros debíamos hacer desde esos muelles al final de nuestra línea en Venta Berri, restando por consiguiente una buena parte de los ingresos que, por esos transportes, debíamos obtener, si bien es verdad que, como en los indicados recorridos tiene que abonarnos a razón de ocho céntimos de peseta por tonelada kilómetro, creemos que con este impuesto han de quedar compensados con exceso los beneficios que por dichos transportes hubiéramos podido obtener.⁷⁹⁴

Si la inversión en las infraestructuras realizada para el desarrollo del transporte de mercancías puede considerarse satisfactoria a la vista del incremento de ingresos generado por los peajes a partir de 1911, no pude afirmarse lo mismo respecto a las 175.500 pesetas dedicadas a la adquisición del material móvil específico, cuya utilización descendió de forma paralela. Si hasta 1923 el transporte de carga realizado por la Compañía del Tranvía de San Sebastián con sus propios medios fue capaz de genera un ingreso medio anual de 36.664 pesetas, excepto durante la grave crisis organizativa, financiera y tecnológica que padeció entre 1919 y 1920, a partir de 1924 se hizo patente la creciente competencia del camión, que provocó una lenta agonía de este servicio hasta su definitiva supresión en 1936.

Tabla 23. Recaudación por transporte de mercancías y peajes (1904-1936)		
	Recaudación mercancías	Recaudación peajes
Año	Pesetas	Pesetas
1904	14.058	8.191
1905	7.897	7.639
1906	13.676	8.629
1907	30.531	5.514
1908	43.891	6.026
1909	50.920	6.305
1910	47.346	6.224
1911	54.624	10.355
1912	51.266	23.767
1913	45.543	38.637
1914	32.310	33.642
1915	27.984	48.230
1916	26.720	55.188
1917	29.839	57.012

⁷⁹⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 318.

1918	22.010	38.523
1919	6.304	61.829
1920	8.907	54.060
1921	46.061	58.810
1922	45.425	81.303
1923	39.490	75.053
1924	20.533	82.650
1925	19.289	80.967
1926	11.207	89.418
1927	3.270	96.975
1928	6.237	108.376
1929	7.538	108.379
1930	3.790	111.655
1931	1.809	71.898
1932	3.095	74.105
1933	210	70.545
1934	850	67.528
1935	830	75.018
1936	483	48.771

Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, Memorias 1904-1936

5.8.- LAS MEJORAS EN EL SUMINISTRO ELÉCTRICO: DEL CARBÓN A LA HIDROELECTRICIDAD

La constante ampliación de líneas y servicios que realizó la Compañía del Tranvía de San Sebastián entre 1903 y 1917 tuvo como consecuencia el progresivo incremento de la demanda de energía.

En efecto, el incremento del servicio obligó a la Compañía del Tranvía de San Sebastián a reforzar su central termoeléctrica con la incorporación de una nueva máquina de vapor, de 250 caballos de potencia, con sus correspondientes calderas. En 1904 se contrató su suministro con Escher Wyss, la misma sociedad había fabricado las tres máquinas originales instaladas en 1897, mientras que la dinamo fue construida por Sécheron.⁷⁹⁵ En principio, el nuevo equipo debía entrar en servicio antes del primero de junio de 1905,⁷⁹⁶ sin embargo, no llegó a tiempo para reforzar el servicio en la nueva temporada de verano y su definitiva puesta en marcha se retrasó hasta el otoño.⁷⁹⁷

⁷⁹⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, pp. 175 y 233.

⁷⁹⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, p. 247.

⁷⁹⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 4.

Pese al aumento de la potencia generada en la central de Ategorrieta, el servicio de tracción era víctima de las notables caídas de tensión que se registraban en los extremos de la línea, sobre todo en Rentería, donde llegó a registrarse una pérdida de hasta 274 voltios. En estas condiciones, los tranvías, sobre todo cuando arrastraban remolques, padecían serias dificultades a la hora de ascender las rampas del alto de Capuchinos. Este problema derivaba de la reducida sección del hilo de trabajo, por lo que en agosto de 1905 el Consejo de Administración de la empresa aprobó una inversión de 20.200 pesetas para su refuerzo.⁷⁹⁸

Otra importante mejora introducida en estos años fue la adquisición de una nueva batería de 270 elementos, adquirida en febrero de 1908, al igual que la anterior, a la casa Tudor.⁷⁹⁹ El nuevo equipamiento entró en servicio el 20 de septiembre de dicho año y su resultado fue, desde el primer momento, satisfactorio. Así, En la memoria privada presentada en la Junta General de accionistas del 5 de marzo de 1909 se afirmó que:

Los quinientos caballos de esa batería los necesitábamos como reserva de fuerza en algunos casos, pues si bien en la mayor parte de los días del año teníamos la suficiente con la que podían desarrollar las máquinas de vapor de nuestra Central eléctrica, había algunos días en los cuales nos veíamos obligados a poner en marcha todas las máquinas, quedándonos sin reserva ninguna de fuerza, lo cual hubiera podido ocasionarnos perjuicios en el caso de inutilización de alguna de las máquinas. Además, era también indispensable esa batería para normalizar y regularizar el funcionamiento de las máquinas de vapor, evitando las grandes sacudidas que experimentaban por causa de la desigualdad en el consumo de energía según los puntos de la línea en que circulasen los carruajes y buena prueba de ello es que en casi todas las instalaciones de tranvías eléctricos hay esas baterías como auxiliares para el suministro de energía, como reguladoras para el buen funcionamiento de las máquinas y para obtener, como hemos obtenido nosotros, una importante economía en el consumo de carbón para la producción del vapor.⁸⁰⁰

Hasta esa fecha, el suministro de energía de la Compañía del Tranvía dependía en exclusiva de la producción de su central termoeléctrica de Ategorrieta, por lo que cualquier avería de gravedad podía comprometer el servicio. Además, las oscilaciones que experimentaba el mercado del carbón, repercutía directamente sobre el capítulo de gastos de la explotación. Por ello, los rectores de la empresa se interesaron en sucesivas ocasiones por diversificar las fuentes de suministro mediante la contratación de fuerza a algún salto hidroeléctrico de la comarca. Sin embargo, hasta 1909, las ofertas recibidas en este sentido, como la propuesta realizada por la Sociedad Hidroeléctrica Ibérica el 1 de julio de 1904, resultaban antieconómicas, por lo que fueron sistemáticamente rechazadas.⁸⁰¹

La situación cambió a finales de 1909, cuando el industrial Ramón Elósegui, quién también era accionista de la Compañía del Tranvía, propuso el suministro de energía procedente de un salto hidroeléctrico de su propiedad situado sobre el río Leizarán, en las proximidades Andoain. En su oferta, el señor Elósegui se comprometía a entregar toda la energía necesaria para el servicio del tranvía a un precio de 5,5 céntimos el

⁷⁹⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 4.

⁷⁹⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 231, 233 y 285.

⁸⁰⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 326.

⁸⁰¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, p. 168.

kilovatio/hora servido en Ategorrieta. Además, en caso de que su producción fuera insuficiente, garantizaba una indemnización de tres céntimos por cada kilovatio que fuera preciso generar en la central termoeléctrica del tranvía.⁸⁰²

La oferta presentada por Ramón Elósegui despertó el interés de la Compañía del Tranvía ya que, con los precios propuestos, podían lograr una reducción de un 20% en el coste de la energía. Por ello, encomendó a su ingeniero, Jean-Louis Berthet, la redacción de un detallado estudio en el se pudo constatar las ventajas del suministro desde el salto de Berchín, dado que el bajo precio de 5,5 céntimos, que contrastaba con los 7,1 céntimos que cobraba en aquella época la Sociedad Hidroeléctrica Ibérica a sus mejores clientes. Sin embargo, sería necesario realizar algunas inversiones para mejorar la producción, sobre todo en lo referente a la capacidad de embalsado del salto, que debería incrementarse de 30.000 a 200.000 m³ con el fin de evitar problemas en los periodos de estiaje. Asimismo, sería preciso adquirir nuevos motores eléctricos para accionar con ellos las dinamos de la central de Ategorrieta.⁸⁰³

Según señalaba Berthet, la economía anual que se podía obtener con el salto de agua de Berchín sería de 28.967,43 pesetas respecto al gasto originado por la generación en la central termoeléctrica, que en 1908 había ascendido a 111.761,35 pesetas, por lo que consideraba muy conveniente aceptar la propuesta de Ramón Elósegui.⁸⁰⁴ En consecuencia, la Compañía decidió negociar las condiciones definitivas para el suministro de energía a los precios convenidos y por un periodo de quince años, acuerdo finalmente rubricado en noviembre de 1909.⁸⁰⁵

El transporte de la energía a alta tensión, desde el Salto de Berchín hasta la central de Ategorrieta se efectuaba por una línea aérea trifásica construida a expensas de Ramón Elósegui. Por su parte, la Compañía del Tranvía contrató con la casa Sécheron el suministro de cuatro motores eléctricos, tres de 240 caballos y otro de 300 que, alimentados con la corriente suministrada desde Berchín, accionarían las dinamos de las máquinas de vapor, lo que permitiría producir los 500 voltios en corriente continua que consumía el tranvía. Además, en caso de que se interrumpiera el suministro, estos generadores podrían volver a ser movidos por las máquinas de vapor. Esta inversión, valorada en unas 70.000 pesetas, quedaría amortizada en tan solo tres años gracias al ahorro que supondría utilizar la fuerza hidráulica en lugar del carbón.⁸⁰⁶

La Compañía del Tranvía contrató con Sécheron el suministro de los motores en noviembre de 1909 y la firma suiza los remitió a Ategorrieta en abril del año siguiente.⁸⁰⁷ Una vez finalizado su montaje, a finales de junio de 1910, se realizaron las correspondientes pruebas, con resultados satisfactorios, por lo que, a partir del 5 de julio siguiente, se verificó el servicio con la energía procedente de Berchín. No obstante, como medida de precaución, se consideró necesario mantener permanentemente encendida una caldera por si se producía una interrupción del suministro.⁸⁰⁸ Además, en enero de 1912 se adquirió una nueva batería de acumuladores con el fin de equilibrar las caídas de tensión que se producían en

⁸⁰² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 357-358.

⁸⁰³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 361-369.

⁸⁰⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 368.

⁸⁰⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 370-373.

⁸⁰⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 18-24.

⁸⁰⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 382 y Nº 15, p. 35.

⁸⁰⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 41-43.

algunas ocasiones y poder garantizar incluso, durante algunos minutos, la alimentación de los tranvías de forma autónoma.⁸⁰⁹

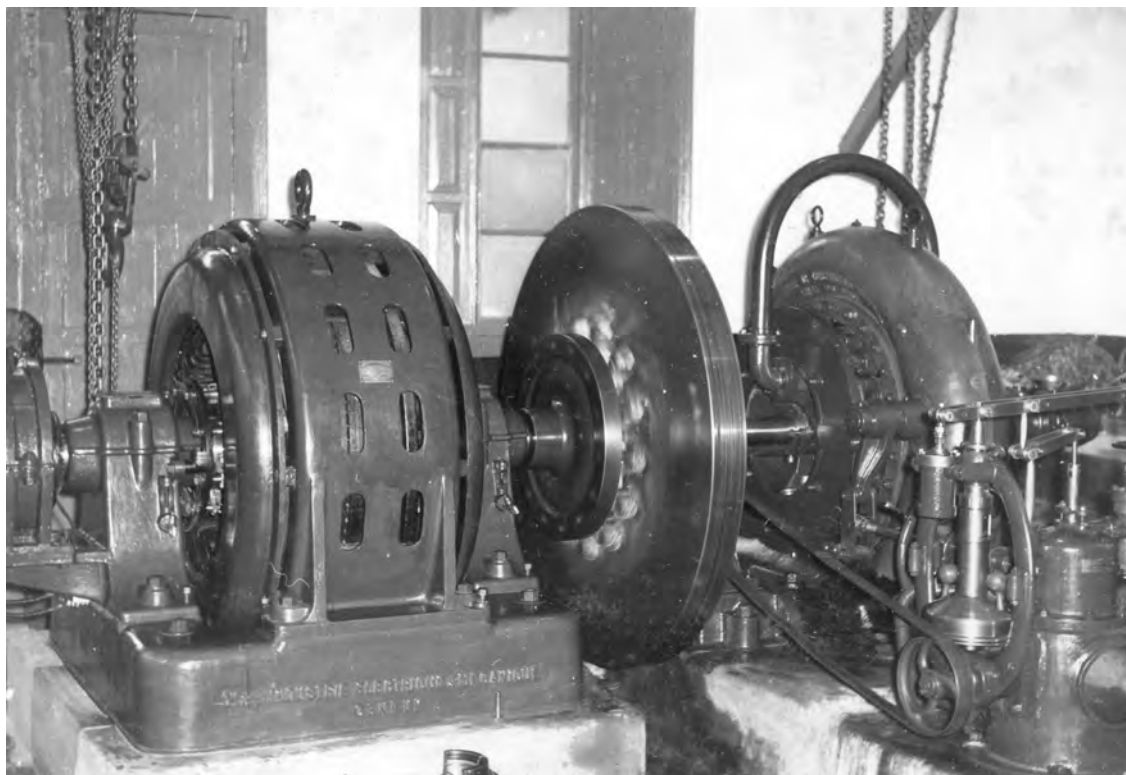


Imagen nº 38: Vista de una de las turbinas y dinamo de generación de la central eléctrica de Berchín. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Desde el verano de 1910, el servicio de tranvías se alimentó desde el salto hidroeléctrico de Berchín, salvo en alguna ocasión puntual en la que, por avería o por algún prolongado estiaje, fue preciso encender las antiguas máquinas de vapor. Por otra parte, ante la creciente demanda generada por las nuevas líneas de Norte, Igueldo y Gros, así como por el consumo de los tranvías de viajeros y mercancías de la línea de Tolosa, en 1914 se incorporó a la central de Ategorrieta un nuevo grupo motor-dinamo.⁸¹⁰

5.9.- LA EXPLOTACIÓN: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO Y RESULTADOS

A simple vista, la evolución del negocio tranviario en San Sebastián entre 1903 y 1917 fue netamente positiva. En estos quince años de constante expansión de los servicios de la empresa, los ingresos evolucionaron al alza y se multiplicaron por 2,34 al pasar de 385.578 a 903.918 pesetas. De este modo, aunque los gastos experimentaron un aumento ligeramente superior, al multiplicarse por 2,54, el coeficiente de explotación osciló entre el 59,8% de 1917 y el magnífico 52,9% de 1911. Por tanto, en apariencia, la empresa no tuvo mayor dificultad para repartir anualmente a sus accionistas un razonable interés del 5%.

El grueso de los ingresos de la Compañía del Tranvía lo proporcionaba el tráfico de viajeros, que representaba más del 80% del total, mientras que las restantes partidas correspondían a la venta de fluido a terceros, los peajes percibidos por el paso de los trenes del ferrocarril de Ulía y del Tranvía de Tolosa y la recaudación por el transporte de mercancías analizado anteriormente.

⁸⁰⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 183.

⁸¹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 15.

Dada la importancia del tráfico de viajeros, los rectores de la Compañía centraron la mayor parte de sus esfuerzos en su fomento y desarrollo. Ya se han visto las importantes inversiones realizadas para la construcción de nuevas líneas, el establecimiento de dobles vías que agilizaran en servicio y la ampliación del parque de material móvil pero, además, desarrollaron políticas comerciales destinadas a aumentar la demanda y la recaudación.

Desde los tiempos en que el tranvía se explotó con motor de sangre, se había intentado popularizar el servicio mediante el establecimiento de algunos servicios a precios más económicos destinados a los obreros que trabajaban en las industrias de Venta-Berri, Pasajes o Rentería. Sin embargo, las experiencias realizadas no habían ofrecido resultados concluyentes, por lo que el tranvía seguía siendo a principios de siglo un transporte reservado para las clases más pudientes. Esta situación no dejaba de ser llamativa, incluso en dicha época y muestra de ello es que el diario *El Correo de Guipúzcoa*, de declarada ideología tradicionalista y poco sospechoso por tanto de afinidades con los sectores más populares, publicase el 3 de octubre de 1903 el siguiente artículo firmado bajo el seudónimo de «Cantaclaro»:

Por si se digna tomarla en consideración, voy a permitirme hacer una observación a la empresa del tranvía de San Sebastián. En París, Bélgica y en casi todas las poblaciones del extranjero, donde hay obreros, encuentran éstos facilidades y economías para transportarse desde sus residencias, que por regla general, están distantes de la población, a donde tienen que ir a trabajar. Estas ventajas consisten en que las empresas ponen a disposición de los obreros y empleados subalternos tranvías especiales que salen de distintos puntos a hora conveniente, cobrando los billetes a precios económicos.

Pero no se crean ustedes que con ese servicio se perjudica a la empresa, todo lo contrario; la empresa resulta beneficiada y es considerada por los mismos que pagan.

¿Por qué no se hace eso en San Sebastián? También aquí hay obreros y empleados que viven distantes de la población, a donde tienen que venir a ganar el sustento de sus familias. Esos empleados y obreros tienen que perder muchos días de haber en los crudos días de invierno, por no tener medio de traslación a las horas señaladas para venir a sus respectivos talleres y oficinas.

Si la empresa del tranvía de San Sebastián lo toma en consideración y organiza un servicio especial en favor de la clase indicada, se hará acreedora de los plácemes de todos.⁸¹¹

Lo cierto es que la sugerencia de «Cantaclaro» cayó en saco roto y los rectores de la Compañía del Tranvía, que consideraban que su política de abonos ya ofrecía precios suficientemente económicos, nada hicieron al respecto.

Fue preciso que transcurriera más de un año para que se retomase la idea de los servicios obreros, en este caso de la mano de la Sociedad Karpard, con talleres en Pasajes, cuyo gerente solicitó el establecimiento de circulaciones especiales para sus más de 70 obreros a los que se sumaban otros 150 que calculaba se dirigían diariamente desde San Sebastián hasta esta localidad. En esta ocasión, la Compañía del Tranvía accedió a implantar como vía de ensayo dos circulaciones especiales, anunciadas con un cartelón que rezaba «Especial para obreros» y reservado en exclusiva para ellos, que efectuarían su salida desde San Sebastián, Pasajes y Rentería en consonancia con los horarios de entrada y salida de las fábricas del entorno y en los que se podría viajar por 10 céntimos desde la capital hasta los muelles. En todo caso, la Compañía del Tranvía se reservaba el derecho de suprimir el

⁸¹¹ *El Correo de Guipúzcoa*, Nº 1.951, 3 de octubre de 1903, p. 1.

servicio si en ocho días consecutivos el número de pasajeros era inferior a treinta.⁸¹² El nuevo servicio de tranvías especiales se implantó a partir del 1 de abril de 1905,⁸¹³ y parece que ofreció buenos resultados, ya que hay constancia de que se mantenía en 1907 y que en 1910 se aumentaron sus frecuencias.⁸¹⁴

Durante los primeros años del nuevo siglo, buena parte del incremento de los ingresos se debió al constante aumento de la demanda de abonos personales. De hecho, ya en 1904 los ingresos por este concepto fueron superiores a los que generaron los billetes ordinarios. Sin embargo, la Compañía era consciente que existía cierta picaresca con estos títulos de transporte, ya que como señaló Luis Calisalvo,

Ha llegado el momento en que se ve la imposibilidad de continuar expidiendo esta clase de abonos mensuales y trimestrales, sobre todo en las épocas de verano, pues es muy difícil, casi imposible, que el personal de servicio en los coches, que ha tenido también gran aumento, pueda conocer personalmente a todos los abonados, ni mucho menos saber de memoria los recorridos que cada uno de ellos puede hacer.⁸¹⁵

En consecuencia, la Compañía decidió suprimir esta clase de abonos y modificar su política tarifaria, con el fin de que el servicio resultase más asequible no solo para los viajeros habituales sino también para los eventuales. Para ello, se procedió a reducir el número de secciones en que se dividía la línea general, que pasó de las ocho secciones primitivas a las cuatro siguientes:

- Venta Berri a Alameda
- Alameda a Ategorrieta
- Ategorrieta a Pasajes
- Pasajes a Rentería

En cada una de ellas, la tarifa era de diez céntimos, la misma que se estableció en 1887 por sección, pero al reducirse a la mitad el número de éstas, el precio total de un hipotético viaje de Venta Berri a Rentería venía a costar cuarenta céntimos, en lugar de los ochenta que percibía la empresa en 1890.⁸¹⁶

Los rectores de la Compañía del Tranvía consideraron positiva la política de reducción tarifaria, ya que con ella los ingresos no solo no se vieron mermados, sino que incrementaron de forma considerable gracias al rápido aumento de los viajeros transportados. De este modo, en tan solo cuatro años, desde la implantación de las nuevas tarifas el 1 de octubre de 1906, el número de clientes prácticamente se duplicó, al pasar de los 5.447.143 de 1906 a los 10.381.826 de 1910. Evidentemente, el aumento de los ingresos fue más moderado, al pasar de 384.061 a 484.640 pesetas, es decir, un aumento del 26%. Naturalmente, para poder movilizar la creciente masa de pasajeros fue preciso incrementar el número de circulaciones y, por tanto, el gasto, que en el mismo periodo aumentó un 28%.

Empeñados en incrementar la utilización de sus servicios, los rectores de la Compañía del Tranvía establecieron nuevas tarifas, aun más económicas, para los trayectos urbanos a Amara y Gros, en las que se podía viajar por tan solo cinco céntimos. Además, a partir del 16 de julio de 1916, reforzaron los servicios a Venta Berri con la creación de una línea de refuerzo entre la Alameda y Miraconcha, al mismo precio de cinco céntimos. Para ello fue necesario construir un apartadero frente al balneario de

⁸¹² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, pp. 275-277.

⁸¹³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, p. 344.

⁸¹⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 176-177 y 15, p. 65.

⁸¹⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 66.

⁸¹⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 109.

La Perla, para que los tranvías pudieran realizar la maniobra de inversión de marcha.⁸¹⁷

Tabla 24.- Resultados de explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1903-1917)

Año	Ingreso viajeros	Viajeros/kiló metro	Ingresos totales	Gastos	Coeficiente	Dividendo
1903	310.223,70	3.799.702	385.578,34	212.885,69	55,2	5%
1904	334.921,55	4.071.747	410.075,78	221.561,60	54,0	5%
1905	349.784,95	4.561.481	407.574,03	218.524,01	53,6	5%
1906	384.061,85	5.447.143	440.402,02	242.457,60	55,0	5%
1907	408.008,70	8.334.982	476.241,23	274.255,90	57,5	5%
1908	428.667,65	9.121.526	506.320,34	298.456,25	58,9	5%
1909	435.836,10	9.283.502	524.470,44	306.557,58	58,4	5%
1910	484.640,80	10.381.826	585.185,88	310.479,67	53,1	5%
1911	543.608,10	11.995.820	650.182,85	343.926,46	52,9	5%
1912	605.950,70	13.532.397	701.407,11	377.892,11	53,8	5%
1913	610.938,10	13.521.212	716.213,81	392.424,82	54,7	5%
1914	613.485,95	13.627.001	699.177,66	393.701,66	56,3	5%
1915	636.568,35	13.956.410	731.373,01	401.495,88	54,35	5%
1916	693.524,45	15.215.195	802.338,28	457.178,81	56,7	5%
1917	787.765,35	17.241.954	903.918,58	540.917,27	59,8	5%

Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, Memorias, 1903-1917

No cabe duda que, tanto la ampliación de la red mediante la construcción de nuevas líneas, como la rebaja de los precios y el establecimiento de circulaciones especiales para obreros, popularizaron el tranvía entre los ciudadanos de San Sebastián, ciudad que, junto a otras poblaciones atendidas por los servicios de la Compañía del Tranvía como Alza, Pasajes y Rentería, sumaba 57.930 habitantes en 1910, lo que suponía una utilización media de 179,2 viajes anuales por persona, frente a la media de 62,7 registrada en 1900. Es decir, en una década, prácticamente se había triplicado la utilización del transporte urbano y esta cifra volvió a incrementarse en un 38% al registrarse en 1917 una media de 248 viajes por habitante y año. Sin embargo, la

⁸¹⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 180.

marcada estacionalidad que caracterizaba el servicio desde su implantación en 1887 se mantuvo prácticamente invariable, ya que los tres meses de la campaña estival, julio, agosto y septiembre, concentraban cerca del 40% de la demanda.

Tabla 25. Recaudación mensual por transporte de viajeros de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1903, 1910, 1917)			
	1903	1910	1917
Enero	19.463	31.001	47.146
Febrero	15.464	26.179	41.132
Marzo	20.563	32.883	47.396
Abril	21.161	29.731	48.111
Mayo	22.960	33.720	54.762
Junio	23.892	34.064	61.050
Julio	34.674	50.771	85.199
Agosto	49.804	70.496	108.086
Septiembre	40.234	67.510	114.773
Octubre	25.137	43.379	70.544
Noviembre	17.707	32.265	53.290
Diciembre	19.159	32.638	56.495
Total	310.223	484.637	787.984
Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, Libro de recaudación, 1902-1919.			

En todo caso, es preciso matizar la, en apariencia, magnífica evolución de los resultados de la explotación de la Compañía del Tranvía. Éstos, en buena medida, solamente fueron posibles gracias a la construcción de las nuevas líneas de Amara, Norte, Igueldo y Gros, así como a la duplicación de vías, el establecimiento de circuitos urbanos de retorno que evitaban la necesidad de realizar operaciones de inversión de marcha, la mejora de las instalaciones de suministro de energía y la adquisición de un amplio parque de material móvil. Ninguna de estas inversiones pudo ser financiada con los recursos que generaba la propia explotación, sino que, como en la etapa anterior, fue preciso recurrir constantemente al endeudamiento incluso, en ocasiones, para mantener el dividendo del 5% repartido anualmente entre los accionistas. En consecuencia, la creciente deuda se convirtió en una pesada carga que, en cuanto cambiaron las circunstancias en 1918, apunto estuvo de llevar a la empresa a la ruina.

Del ambicioso programa de ampliaciones y mejoras de la explotación tranviaria realizado entre 1903 y 1917, únicamente la construcción de la línea de Amara se financió con recursos propios de la Compañía, mediante una ampliación de capital aprobada por la Junta Extraordinaria de accionistas celebrada el 20 de mayo de 1902. En esta reunión se decidió que el capital social pasaría de 1.250.000 pesetas, establecido desde los inicios de la empresa en 1886, a la suma de 2.000.000 de pesetas.



Documento nº 20: A partir de 1903, la Compañía del Tranvía de San Sebastián emprendió un ambicioso programa de expansión de su red, inversión que exigió su capitalización mediante el aumento del capital social y la emisión de obligaciones. En la imagen, una acción liberada de la emisión de 1905. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Con los fondos que esperaban reunir con la ampliación de capital, los rectores de la Compañía pretendían financiar con holgura el presupuesto de 350.000 pesetas con el que se habían valorado las nuevas inversiones, por lo que, en un primer momento únicamente se distribuyeron 700 títulos, mediante prorrateo entre los antiguos accionistas de la empresa, quedando otros 800 en cartera.⁸¹⁸

La Junta Extraordinaria de accionistas del 8 de agosto de 1904, aprobó invertir otras 878.587,56 pesetas para financiar las obras precisas para el desarrollo de negocio del transporte de mercancías, así como la renovación de vía, la adquisición de nuevo material móvil y el incremento de la capacidad de la central termoeléctrica. Para ello, decidieron poner en circulación las 800 acciones en cartera, distribuidas nuevamente en prorrateo entre los accionistas y, además, autorizaron la emisión de 900 nuevas obligaciones de 500 pesetas, con un interés anual del 4,5% y amortizables en cuarenta años. De ellas, las primeras 500 se pusieron en circulación el 1 de julio de 1905 y las restantes 400 en enero de 1906.⁸¹⁹ De este modo, la deuda quedó establecida en 1.658.500 pesetas, ya que de las 3.500 obligaciones en circulación en ese momento, únicamente habían sido amortizadas 183.⁸²⁰

Los fondos reunidos con la ampliación de capital y la emisión de obligaciones pronto se agotaron y, ya en agosto de 1906, el Consejo de Administración pensó en recurrir al crédito en los bancos de la ciudad para financiar la adquisición de los cinco automotores jardinera matriculados en la serie 17-21.⁸²¹ Meses más tarde, en marzo de 1907, optaron por abrir dos cuentas, por valor de 150.000 pesetas cada una de ellas, en el Banco de España y en el Guipuzcoano, con las que hacer frente a las obras de duplicación de vía y al reparto a los accionistas del dividendo del 5% correspondiente al ejercicio de 1906.⁸²²

Pese a que un año más tarde el crédito disponible se amplió en 50.000 pesetas en cada uno de los bancos citados, en agosto de 1908 ya se había agotado este recurso, por lo que se vieron en la obligación de incrementarlo hasta 500.000 pesetas en cada una de las entidades, para poder hacer frente al pago de intereses y amortización de obligaciones.⁸²³

El recurso al crédito bancario no podía ser ilimitado, por lo que en marzo de 1909 el Consejo de Administración solicitó a la Junta General de accionistas la realización de una nueva emisión de obligaciones. Para ello, justificó las necesidades de tesorería en las importantes inversiones realizadas en los cinco años transcurridos desde la aprobación de la última emisión en la Junta Extraordinaria del 8 de agosto de 1904 y que se repartían en las siguientes partidas:

- Desviación del presupuesto aprobado en la junta del 8 de agosto de 1904, 119.644,80 pesetas.
- Adquisición de doce coches motores, 297.405,20 pesetas.
- Adquisición de doce jardineras de remolque, 72.000,00 pesetas.
- Compra de terrenos para cocheras en Ategorrieta, 47.387,35 pesetas.
- Obras de relleno y muros de las cocheras, 11.855,15 pesetas.
- Nueva batería de acumuladores Tudor, 67.653,00 pesetas.
- Establecimiento de doble vía en la línea general, 496.878,88 pesetas.
- Contribución a las obras de ensanche de la carretera general con motivo del establecimiento de la doble vía, 27.047,90 pesetas.

⁸¹⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, pp. 13-26.

⁸¹⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, pp. 189-211 y 356 y Nº 14, pp. 26-27.

⁸²⁰ CTSS, *Memoria del ejercicio de 1906*, p. 7.

⁸²¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 99-100.

⁸²² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 167-169.

⁸²³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 282.

- Expropiación de terrenos y obras para la doble vía, 72.624,00 pesetas.⁸²⁴

Lo que representaba una inversión total de 1.212.496,28 pesetas, que, en su práctica totalidad, se habían financiado mediante los créditos suscritos con los bancos de España y Guipuzcoano, por valor de 500.000 pesetas en cada uno de ellos, así como un préstamo personal del presidente, Ignacio Echaide, por importe de otras 60.000 pesetas.⁸²⁵ En consecuencia, para regularizar la situación financiera de la Compañía y poder financiar algunas obras pendientes como la construcción de las nuevas cocheras, en marzo de 1909 la Junta General de accionistas aprobó la realización de una nueva emisión de obligaciones, por valor de 1.400.000 pesetas repartidas en 2.800 títulos de 500 pesetas, al interés del 4,5% y amortizables en cuarenta años.⁸²⁶ Un mes más tarde, las nuevas obligaciones ya habían sido emitidas y adquiridas, en prorrata, por los accionistas de la empresa.⁸²⁷

Los recursos obtenidos con la nueva emisión de obligaciones pronto se agotaron, ya que en su mayor parte se destinaron a saldar las cuentas de crédito abiertas en los bancos de la ciudad. Por ello, las inversiones realizadas entre 1909 y 1912 se afrontaron, en buena medida, recurriendo nuevamente al crédito bancario. A finales de 1909 el accionista y vocal del Consejo de Administración Ramón Machimbarrena realizó un préstamo personal de 35.000 pesetas y, en abril de 1910, volvieron a abrir una cuenta en el Banco de España por 100.000 pesetas, con la que cancelaron dicha deuda y pudieron hacer frente a los pagos más urgentes.⁸²⁸ Posteriormente, en mayo de 1911 se abrió otra cuenta de crédito por valor de 300.000 pesetas en el Banco Guipuzcoano.⁸²⁹ Solo de este modo fue posible abonar las inversiones realizadas, ya que los beneficios de la explotación se destinaban prácticamente en exclusiva al servicio de las obligaciones y al pago de dividendos.

En marzo de 1912 la deuda con los bancos ascendía a 371.815,32 pesetas que se habían invertido en las siguientes obras:

- Motores eléctricos en la central de Ategorrieta para aprovechar la energía hidráulica suministrada desde Berchín, 97.788,40 pesetas.
- Construcción de las nuevas cocheras de Ategorrieta, 93.179,11 pesetas.
- Reforma y modernización de las antiguas cocheras, 10.017,02 pesetas.
- Construcción de casa-almacén en Herrera, 8.707,84 pesetas.
- Adquisición de cuatro coches motores cerrados serie 29-32, 100.875,00 pesetas.
- Adquisición de seis jardineras de remolque serie 51-56, 36.000,00 pesetas.
- Terrenos para construcción de bucle de retorno en Venta Berri, 25.247,95 pesetas.

Además, en dicha fecha la Compañía del Tranvía tenía previsto realizar las siguientes inversiones:

- Duplicación de vía en la línea de Amara, 43.580 pesetas.
- Adquisición de cuatro motores jardinera, futura serie 33-36, 86.000 pesetas.
- Adquisición de cuatro coches motores cerrados serie 37-40, 102.000 pesetas.
- Adquisición de doce coches remolques cerrados, serie 61-72, 96.000 pesetas.
- Nueva batería de acumuladores Tudor, 90.231,50 pesetas.

⁸²⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 324.

⁸²⁵ CTSS, *Memoria del ejercicio de 1908*, p. 6.

⁸²⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 328-329.

⁸²⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 335.

⁸²⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 35.

⁸²⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 142.

- Cuadros eléctricos para la central de Ategorrieta, 9.380,50 pesetas.
- Montaje de vías en el bucle de Venta Berri, 11.284,50 pesetas.
- Establecimiento de vías para completar línea a la estación del Norte, 46.960 pesetas.
- Establecimiento de vías para línea a Igueldo, 47.350 pesetas.

Lo que representaba una necesidad inmediata de otras 532.786,50 pesetas, sin que existiese ninguna disponibilidad en tesorería. Por ello, nuevamente se recurrió al endeudamiento, mediante la emisión de obligaciones por valor de un millón de pesetas, en condiciones idénticas a las anteriores, es decir, al interés del 4,5% y amortizables en cuarenta años.⁸³⁰

La nueva emisión, al igual que las anteriores, solamente alivió momentáneamente la situación de la tesorería de la Compañía del Tranvía ya que un año más tarde fue preciso recurrir nuevamente al crédito bancario, en este caso a la apertura de una cuenta por valor de 200.000 pesetas en el Banco de España, para poder abonar el 5% de interés al capital de los accionistas.⁸³¹

Naturalmente, el crédito bancario resultaba más oneroso que la emisión de sus propios títulos de deuda, ya que en aquella época las casas de banca de la ciudad cobraban un interés del 5,5%.⁸³² Sin embargo, a finales de 1913 el saldo acreedor del Banco de España era de 191.374 pesetas y la del Guipuzcoano de otras 112.385 pesetas. Por ello, en marzo de 1914, cuando apenas habían transcurrido dos años desde la última emisión de obligaciones la Junta de Accionistas decidió incrementar su deuda en otro 1.200.000 pesetas.⁸³³

Dada la situación del mercado, de la nueva emisión solamente se pusieron en circulación 400 títulos, mientras que los restantes quedaron como garantía de nuevos créditos en los bancos Guipuzcoano y de España. Dos años más tarde, la deuda acumulada en la primera entidad ya ascendía a 336.462 pesetas, por lo que, para poder hacer frente al pago del interés de las obligaciones en circulación en junio de 1916, tomaron 70.000 pesetas de la cuenta abierta en el de España,⁸³⁴ cuyo saldo acreedor al finalizar el ejercicio ascendía a 589.365,50 pesetas.⁸³⁵

Aunque a principios de 1917 se había agotado el crédito en los dos establecimientos financieros con las que trabajaba la Compañía del Tranvía, los rectores de la empresa no dudaron en seguir repartiendo el dividendo anual del 5% a sus accionistas, pese a no disponer de los fondos precisos. Por ello, optaron por abrir una nueva cuenta de crédito, en este caso en el Banco de San Sebastián, por importe de 100.000 pesetas.⁸³⁶

La situación de la Compañía comenzaba a ser preocupante y es muy posible que el Banco de San Sebastián fuera consciente de ello, ya que en marzo de 1917 rechazó la solicitud de apertura de la citada cuenta. No por ello los rectores de la empresa donostiarra cesaron en su empeño en repartir el dividendo del 5% a sus accionistas, por lo que la única solución posible fue la de vender parte de las obligaciones pignoradas en el Banco de España. Sin embargo, esta entidad exigió a cambio rebajar el crédito en 60.000 pesetas, por lo que todavía faltaban 25.000 para abonar dicho interés, que obtuvieron mediante la colocación de otras cincuenta obligaciones disponibles en el Banco Guipuzcoano.⁸³⁷

⁸³⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 227-235.

⁸³¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 325.

⁸³² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 367.

⁸³³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 395-396.

⁸³⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 179.

⁸³⁵ CTSS, *Memoria del ejercicio de 1916*, p. 6.

⁸³⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 217.

⁸³⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 237-238.

Por tanto, aunque a la vista de los resultados de la explotación se pudiera sospechar que el negocio llevaba una marcha saludable, lo cierto es que el creciente endeudamiento se estaba convirtiendo en una pesada carga que estallaría con toda su gravedad en 1918. Así, cuando en noviembre de 1917 la compañía del ferrocarril de Ulía propuso la venta de su línea por 100.000 pesetas en efectivo y otras 400.000 en obligaciones, no tuvieron más remedio que rechazar la oferta

...por no estar en condiciones de realizar el negocio por falta de capital disponible para ello, nos vemos en la imposibilidad de no aceptar la proposición que nos hacen, sintiéndolo mucho, pues creemos que la cesión de los negocios de esa sociedad en la forma propuesta, había de ser beneficiosa para nuestros intereses.⁸³⁸

Ciertamente, en 1917 la capacidad de endeudamiento de la Compañía del Tranvía había sido superada con creces. Frente a un capital social que, desde 1904, se mantenía en dos millones de pesetas, la deuda a finales de dicho ejercicio ascendía a 5.774.114 pesetas, repartidas entre las 523.201 y 444.413 pesetas en saldos acreedores de los bancos de España y Guipuzcoano y 4.806.500 pesetas procedentes de las sucesivas emisiones de obligaciones. Así, ese mismo año, solo el servicio de las obligaciones, incluida la amortización de 150 títulos, generó un desembolso de 254.864,95 pesetas, es decir, consumió el 70,8% de los beneficios de la explotación. Si además se destinaban otras 100.000 pesetas al reparto del 5% de dividendo a los accionistas y 6.488,20 para remunerar al Consejo de Administración, tan solo quedaba un remanente de 1.648,16 pesetas para el siguiente ejercicio, mientras que el fondo de reserva disponible era de tan solo 18.446 pesetas.⁸³⁹

Pese a la delicada evolución del negocio, la gestión de su Consejo de Administración siempre contó con el aval de sus accionistas. Así, los sucesivos cambios que experimentó su composición fueron únicamente debidos a dimisiones voluntarias o a fallecimientos, sin que ninguno de ellos fuera depuesto por la Junta General.

El periodo comprendido entre 1903 y 1917 se inició con la presentación de la dimisión del presidente, Ignacio Echaide, tras una acalorada discusión con el Gobernador civil de la provincia respecto a la forma en que se prestaban los servicios en la línea de Venta Berri. Al parecer, una comisión de vecinos de este barrio se había quejado ante la autoridad gubernativa respecto a los servicios que se prestaban en la línea, motivo por el que la empresa fue sancionada. En su defensa, Echaide alegó que, en buena medida, la irregularidad del servicio se debía a las frecuentes paradas que debían efectuar los tranvías.

En efecto, aunque en la actualidad parece lo más normal del mundo que los transportes públicos solamente tomen y dejen viajeros en los puntos de parada previamente establecidos, a principios del siglo XX no era así. Cada viajero podía solicitar la parada donde mejor le convenía y, en consecuencia, el conductor se veía obligado a detener la marcha, «a veces cada 8 ó 10 metros».⁸⁴⁰ En consecuencia, era imposible mantener los horarios y la regularidad de las circulaciones. En realidad, desde que se electrificó la línea en 1897 la Compañía había solicitado insistentemente el establecimiento de paradas fijas pero no logró que fueran autorizadas hasta el 16 de junio de 1908.⁸⁴¹ En todo caso, la dimisión de Echaide no fue aceptada por sus compañeros y se mantuvo en la presidencia hasta su muerte en abril de 1909.⁸⁴²

En 1903 falleció el histórico secretario del Consejo de Administración desde la fundación de la Compañía en 1886, Blas de Escoriaza,⁸⁴³ cuyo cargo fue cubierto por Manuel Lizasoain y Minondo.⁸⁴⁴

⁸³⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 289.

⁸³⁹ CTSS, *Memoria del ejercicio de 1917*, pp. 4-11.

⁸⁴⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 177.

⁸⁴¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 270-274.

⁸⁴² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 335.

⁸⁴³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, p. 6.

Manuel Lizasoain abandonó el secretariado de la Compañía el 30 de junio de 1906, para centrarse en su carrera profesional de ingeniero. Posteriormente, en mayo de 1910 fue elegido Diputado al Congreso por el distrito de San Sebastián, cargo en el que permaneció hasta 1914.⁸⁴⁵ Además, a partir de 1913 volvió a participar en las sesiones del Consejo de Administración como vocal. A Lizasoain le sustituyó en el cargo de Secretario Pío Guerendaín, a quién se asignó un sueldo de 5.000 pesetas anuales.⁸⁴⁶

En octubre de 1905 se produjo una nueva baja en el Consejo, tras el fallecimiento de José Antonio Bernad, quién fue sustituido en el cargo de vocal por José Otamendi.⁸⁴⁷ Un nuevo relevo se produjo el 2 de enero de 1908, en este caso por el abandono del vocal Luis María Echeverría, que dimitió tras haber fijado su residencia en Vergara, lo que le impedía asistir a las reuniones con la asiduidad precisa. Fue sustituido por Manuel Lizarriturry.⁸⁴⁸

El año de 1909 fue especialmente trágico en el seno del Consejo de Administración. El 7 de enero de 1909 fallecía uno de los miembros históricos de la Compañía, Luis Calisalvo, quién había permanecido en el Consejo desde la fundación de la empresa en 1886. Le sucedió en el cargo de Vicepresidente Manuel Lizarriturry, cuya vacante como vocal fue cubierta por Alberto Elósegui, yerno de Calisalvo.⁸⁴⁹

Cuando apenas habían transcurrido unos días, el 7 de febrero de 1909 falleció otro vocal, en este caso José Otamendi, que fue sustituido en el cargo por su cuñado, Ramón Machimbarrena Echave y en abril fallecía el presidente, Ignacio Echaide, sustituido por Francisco de Egaña cuya vacante como vocal fue cubierta por el hijo del finado, Ignacio Echaide Lizasoain.⁸⁵⁰

Dos años más tarde, en febrero de 1911, fallecía el vocal Ramón Machimbarrena, quién fue relevado en su puesto por el accionista Paulino Inciarte Alday.⁸⁵¹

En 1912, Francisco de Egaña tras haberlo anunciado en diversas ocasiones, renunció a la presidencia de la Compañía debido a su avanzada edad. Su dimisión solamente fue parcialmente aceptada por el Consejo, que le cedió el puesto de vicepresidente, mientras que quién hasta entonces ostentaba dicho cargo, Manuel Lizarriturry, pasó a ocupar la presidencia.⁸⁵² En todo caso, su mandato fue breve, ya que falleció un año más tarde, en septiembre de 1913.

Tras el fallecimiento de Lizarriturry, la presidencia pasó a ser ocupada por Alberto Elósegui, mientras que la vacante que éste dejó como vocal fue adjudicada al antiguo secretario del Consejo y, entonces, diputado en cortes por San Sebastián, Manuel Lizasoain y Minondo.⁸⁵³

El 27 de abril de 1915 dimitió el vocal del Consejo Paulino Inciarte, al considerar su cargo incompatible con su reciente nombramiento como director del Banco Guipuzcoano. Fue sustituido en el cargo por su hermano Eustaquio Inciarte Alday.⁸⁵⁴

El último cambio en la composición del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía tuvo lugar el 5 de marzo de 1916, tras fallecer el vicepresidente, Francisco de Egaña. Su puesto fue cubierto por Eustaquio Inciarte, y la vocalía que, a su vez, éste dejó vacante, por el hijo del finado, Jaime de Egaña.⁸⁵⁵ Cabe recordar que, en aquel

⁸⁴⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 194.

⁸⁴⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 124.

⁸⁴⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 12*, p. 194.

⁸⁴⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 13.

⁸⁴⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 218-219.

⁸⁴⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 305.

⁸⁵⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 309 y 335.

⁸⁵¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 92.

⁸⁵² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, p. 239.

⁸⁵³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 353 y 361.

⁸⁵⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 80 y 82.

⁸⁵⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 162.

momento, Eustaquio Inciarte era también alcalde de San Sebastián, lo que, al parecer, en aquella época, no provocaba ningún problema de incompatibilidades.⁸⁵⁶

Tabla 26.- Miembros del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1903-1917)

Nombre	Cargo	Años
Ignacio Echaide	Presidente	1903-1909
Francisco de Egaña	Presidente	1909-1912
Manuel Lizarriturry y Echarri	Presidente	1912-1913
Alberto Elósegui	Presidente	1913-1917
Luis Calisalvo	Vicepresidente	1903-1909
Manuel Lizarriturry	Vicepresidente	1909-1912
Francisco de Egaña	Vicepresidente	1912-1916
Eustaquio Inciarte	Vicepresidente	1916-1917
Luis María Echeverría	Vocal	1903-1908
Francisco de Egaña	Vocal	1903-1909
José Antonio Bernad	Vocal	1903-1905
José Otamendi	Vocal	1905-1909
Manuel Lizarriturry	Vocal	1908-1909
Alberto Elósegui	Vocal	1909-1913
Ramón Machimbarrena	Vocal	1909-1911
Ignacio M ^a Echaide Lizasoain	Vocal	1909-1917
Paulino Inciarte Alday	Vocal	1911-1915
Manuel Lizasoain Minondo	Vocal	1913-1917
Eustaquio Inciarte Alday	Vocal	1915-1916
Jaime Egaña	Vocal	1916-1917
Blas de Escoriza	Secretario	1903
Manuel Lizasoain y Minondo	Secretario	1903-1906
Pío Guerendaín	Secretario	1906-1917

Fuente: *Memorias de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1903-1917*

5.10.- LOS TRABAJADORES

Entre 1903 y 1917, las condiciones en las que los trabajadores de la Compañía del Tranvía de San Sebastián desarrollaban su actividad no evolucionaron de forma significativa respecto al periodo anterior. Aunque la construcción de nuevas líneas y la ampliación de los servicios supusieron un considerable aumento de la plantilla, que en 1914 alcanzó un total de 124 empleados, en estos años no hay constancia de que organizaran movimientos reivindicativos de entidad.

Las primeras mejoras en las condiciones de trabajo de los empleados fueron fruto de la iniciativa del propio Consejo de Administración que veía con preocupación como se multiplicaban los casos de fraude por parte de los Conductores. Así, en octubre de 1903 y con el propósito de disponer de una plantilla estable y de plena confianza, consideraron que la única alternativa era la de incrementar su salario, hasta entonces

⁸⁵⁶ Javier M^a Sada, *Historia de la ciudad de San Sebastián a través de sus personajes*, p. 213.

con un jornal diario idéntico a los Wattman, es decir, 3,50 pesetas diarias, a las que mensualmente se sumarían 3,75 pesetas a los que cumplieran tres años de servicio, 7,50 a quienes permanecieran seis años en el puesto y 15 a los que lo hicieran por doce años.⁸⁵⁷

Ciertamente, las denominaciones originales del personal de circulación, Wattman para los que manejaban el tranvía y Conductor para los que realizaban las tareas de cobro de billetes y control de abonos, similar a la utilizada en otros países como Francia o Gran Bretaña, resultaba confusa. Por ello, el 11 de abril de 1907 la empresa decidió modificar estas categorías para pasar a recibir la de Conductor los que manejaban el tranvía y Cobrador quienes, como su nombre indica, percibían de los viajeros el importe de los títulos de transporte.⁸⁵⁸

En agosto de 1907 el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía decidió establecer un nuevo reglamento para el personal de Movimiento, que fijaba las siguientes condiciones:

Cobradores: Haber cumplido veinte años, sin exceder de los treinta y cinco, tener una talla mínima de un metro sesenta, sin defectos físicos ni padecimientos que los imposibilitaran para el desempeño de las obligaciones de su cargo. Los que reúnan esas condiciones y acrediten una buena conducta por documentos o referencias que satisfagan al Consejo de Administración, sufrirán un examen, que consistirá en un ejercicio de escritura y de las cuatro reglas elementales de la aritmética, y aprobados en ese examen se les pondrá a practicar el tiempo que sea necesario para que aprendan bien las obligaciones de su cargo, hasta tanto que el Jefe de Servicio, previo examen, los declare aptos, y entonces se les dará de alta en la lista de aspirantes, para que por su rigurosa antigüedad vayan ocupando las vacantes que ocurran, las cuales desempeñarán en esa calidad de aspirantes durante los tres primeros meses; pasado ese tiempo y demostrada su aptitud para el desempeño del cargo se les dará de alta en el personal de movimiento como cobradores efectivos o de plantilla. En los tres primeros meses, mientras desempeñen el cargo en calidad de aspirantes, tendrán el haber diario de tres pesetas. Desde que sean declarados efectivos, ese haber será de 3,25 pesetas, con aumentos graduales hasta llegar a las cuatro pesetas. Estos aumentos se concederán por acuerdos del Consejo, con arreglo a los años de servicio y a los méritos contraídos en el desempeño del cargo.

Conductores: Haber cumplido veinte años, sin exceder de los treinta y cinco, tener una talla mínima de un metro setenta, sin defectos físicos ni padecimientos que los imposibilitaran para el desempeño de las obligaciones de su cargo. Los que reúnan esas condiciones y acrediten una buena conducta por documentos o referencias que satisfagan al Consejo de Administración, se les pondrá a practicar el tiempo que sea necesario para que aprenda bien a guiar y manejar los coches automóviles y todo su mecanismo; pasado ese tiempo y cuando el ingeniero de la Compañía, previo examen los declare aptos, se les dará de alta en la lista de aspirantes, para que por rigurosa antigüedad vayan ocupando las vacantes que ocurran, las cuales desempeñarán en su condición de aspirantes durante los tres primeros meses y pasado ese tiempo y demostrada su aptitud, se les dará de alta en el personal de movimiento como cobradores efectivos o de plantilla.

Los haberes diarios de los Conductores, lo mismo de aspirantes que de efectivos, serán iguales a los de los Cobradores. El haber diario de los Interventores será de cuatro pesetas diarias, con aumentos graduales, concedidos en la misma forma que los de los Cobradores y Conductores, hasta llegar a cinco pesetas diarias.

⁸⁵⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, p. 105.

⁸⁵⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 172.

Todo el personal de movimiento de la plantilla disfrutará de dos días de franqueo al mes, en los nueve meses del año desde octubre a Junio del siguiente, y en los meses de Julio, Agosto y Septiembre, un día al mes, siempre que lo permitan las necesidades del servicio.

Los individuos que se den de baja por enfermedades que no sean producidas por accidentes de trabajo o como consecuencia manifiesta de haberse producido por algún acto de servicio, no cobrarán haber ninguno más que en los casos que por circunstancias excepcionales acuerde concederlo el Consejo de Administración.⁸⁵⁹

Durante los periodos de prácticas, los trabajadores no tenían derecho a salario alguno, fuera cual fuese su categoría laboral. Así, incluso cuando el ingeniero de la explotación, Jean-Louis Berthet solicitó licencia para viajar a Lyon en el verano de 1911, fue sustituido por el hijo del presidente del Consejo de Administración, el ingeniero industrial Ignacio María Echaide, sin percibir gratificación alguna, salvo la de poder contar con un pase de libre circulación.⁸⁶⁰ Esta clase de prácticas eran especialmente frecuentes en el verano y en ocasiones eran realizadas por niños de 15 y hasta 13 años de edad, como fue el caso del hijo del capataz de vías y obras, Manuel Ibarbia, que «estaba en el colegio de San Bernardo haciendo sus primeras letras, pero que ahora, durante las vacaciones, no quería tenerlo sin hacer nada», por lo que fue admitido como escribiente.⁸⁶¹



Imagen nº 39: En 1918 se constituyó el primer sindicato en el seno de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. En la imagen, un cobrador de la empresa. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

⁸⁵⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 188-190.

⁸⁶⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, pp. 191 y 200.

⁸⁶¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 45-46.

Por otra parte, el hecho de que los trabajadores del tranvía únicamente pudieran disfrutar, «siempre que lo permitieran las necesidades del servicio», de un solo día de descanso al mes durante el verano y de dos el resto del año, contravenía abiertamente los preceptos de la Ley de Descanso Dominical sancionada por el rey Alfonso XIII el 3 de marzo de 1904.⁸⁶² La primera denuncia al respecto fue planteada por la Junta Local del Instituto de Reformas Sociales en abril de 1908, sin resultado alguno, por lo que un año más tarde insistieron en la obligación de conceder a sus obreros y empleados un día de descanso semanal y no quincenal.⁸⁶³ En defensa de sus intereses, la Compañía del Tranvía alegó que «el descanso quincenal que se concede a los obreros y empleados es con abono de todo su haber en esos dos días de descanso, y de hacerlo semanalmente, tendrá que ser sin ese abono, lo cual redundaría en perjuicio de los obreros y empleados».⁸⁶⁴

En mayo de 1913, el Consejo de Administración decidió constituir el Montepío de Empleados de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, entidad de previsión establecida con el fin de socorrer a los tranviarios y sus familias en caso de enfermedad, jubilación y fallecimiento. La empresa decidió contribuir a su fundación con una aportación inicial de mil pesetas.⁸⁶⁵

Por lo que respecta a la conflictividad laboral, y tras la negativa experiencia de marzo de 1901, entre 1903 y 1917 no se produjo ninguna huelga y los trabajadores de la Compañía fueron ajenos incluso a las huelgas generales que se registraron en San Sebastián en los años de la Primera Guerra Mundial. Estos conflictos sociales fueron motivados por el rápido incremento de los precios derivados de las especiales circunstancias que atravesaba la economía del país, volcada en la exportación de toda su producción a los países beligerantes, lo que provocó un violento proceso de inflación.

La primera de estas huelgas fue el paro general organizado por los sindicatos UGT y CNT en toda España el 18 de diciembre de 1916. El movimiento reivindicativo alcanzó especial virulencia en San Sebastián, donde quedó paralizada buena parte de la actividad habitual en la capital guipuzcoana.⁸⁶⁶ Sin embargo, todo el personal de la Compañía del Tranvía, sin excepción, se presentó al trabajo e hizo todo lo posible para mantener el servicio ordinario, pese a las presiones de los piquetes y los ataques que sufrieron en algunos puntos de la ciudad, entre los que destaca el vuelco de un remolque en la calle de Hernani. Además, once coches motores fueron apedreados, lo que supuso la rotura de unos ochenta cristales.⁸⁶⁷

Es probable que los trabajadores de la Compañía, tras la traumática experiencia de 1901, considerasen que sería más fácil lograr sus objetivos mediante el dialogo y no a través de la abierta confrontación. De hecho, meses antes de que estallase el conflicto, la empresa, consciente de la merma del poder adquisitivo de sus trabajadores debido al constante incremento de los precios, ya había aumentado todos los jornales en veinticinco céntimos.⁸⁶⁸ Esta mejora pronto resultó insuficiente, por lo que, a principios de enero de 1917, algunos conductores y cobradores solicitaron a la dirección de la empresa una nueva mejora de sus salarios. Sin embargo, ante la delicada situación económica que arrastraba la empresa, la petición fue denegada en un primer momento,⁸⁶⁹ aunque en junio del mismo año, fue el propio Presidente del Consejo, Alberto Elósegui, quien propuso a sus compañeros proceder a un nuevo

⁸⁶² *Gaceta de Madrid*, N° 64, 4 de marzo de 1904, p. 909.

⁸⁶³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 14*, p. 259.

⁸⁶⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 14*, p. 342.

⁸⁶⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 15*, p. 337.

⁸⁶⁶ *Diario Vasco*, N° 271, 21 de diciembre de 1916, p. 1.

⁸⁶⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 16*, p. 213.

⁸⁶⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 16*, p. 135.

⁸⁶⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 16*, p. 216.

incremento de 25 céntimos en todos los jornales salvo en el caso de los interventores y escribientes, que sería de 50 céntimos. Además, se mejoró la retribución de las horas extraordinarias, que pasaron a ser abonadas a 80 céntimos cada una de ellas.⁸⁷⁰

Satisfechos con las mejoras obtenidas, los trabajadores de la Compañía del Tranvía de San Sebastián tampoco secundaron la huelga revolucionaria promovida por UGT, que estalló en la capital guipuzcoana el 13 de agosto de 1917 y se prolongó hasta el 16 del mismo mes. El tranvía fue, nuevamente, objetivo de los huelguistas y, tal y como señalaba el *Diario Vasco*, «se trató de parar la circulación de los tranvías, pero los propósitos de los perturbadores fracasaron ante las rigurosas y muy acertadas medidas que fueron adoptadas. El movimiento de los tranvías fue normal durante todo el día».⁸⁷¹ Así, pese a las coacciones, amenazas y agresiones que, al igual que en el conflicto anterior fueron objeto, toda la plantilla se presentó con normalidad en sus puestos de trabajo e intentó mantener el servicio ordinario. En agradecimiento a su comportamiento, el Consejo de Administración decidió otorgar a todos sus obreros y empleados una gratificación de diez pesetas a cada uno de ellos, así como una donación de mil pesetas al Montepío.⁸⁷²

⁸⁷⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 255-256 y 260-261.

⁸⁷¹ *Diario Vasco*, Nº 605, 15 de agosto de 1917, p. 1.

⁸⁷² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 265.

6.- DE LA CRISIS A LA RENTABILIDAD (1918-1935)

El año 1918 representa la brusca ruptura del periodo de expansión de la red y los servicios que experimentó la Compañía del Tranvía de San Sebastián entre 1903 y 1917. La alteración de los precios registrada en dicho ejercicio como consecuencia de la Primera Guerra Mundial provocó un incremento de los gastos de explotación de tal envergadura que, por primera vez en la historia de la empresa, fue imposible repartir dividendos alguno entre los accionistas.

La Compañía del Tranvía de San Sebastián atravesó entre 1918 y 1920 una grave crisis financiera que, además, coincidió con otra crisis de carácter tecnológico que apuntó estuvo de paralizar por completo la explotación. La desorganización alcanzó también al propio Consejo de Administración, con la sucesión de tres presidentes en tan solo tres años y la desmoralización de sus rectores alcanzó tal grado que poco faltó para que vendiesen la empresa a intereses ajenos.

Solamente la firme dirección impuesta por el presidente Ramón Manchimbarrena y la reorganización tecnológica dirigida por el ingeniero Luis Soria, hijo del reputado arquitecto Arturo Soria, permitieron enderezar el rumbo de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, empresa que volvió en 1922 a la senda de la rentabilidad y, además, en esta ocasión, sobre bases financieras más firmes, ya que en todo este periodo no se amplió la deuda. En contrapartida, se limitaron al máximo las inversiones, no se construyeron nuevas líneas e incluso se abandonó definitivamente el proyecto de ramal Norte-Sur. El material móvil tampoco fue renovado, lo que contribuyó al progresivo envejecimiento del transporte urbano de San Sebastián, en el que la única novedad destacable en este campo fue el establecimiento de los primeros servicios de autobuses, implantados con el propósito de frenar la creciente competencia de este nuevo medio de transporte. Solo gracias a esta política de austeridad fue posible mantener a la empresa en la senda de los beneficios, incluso en los convulsos años de la República.

6.1.- LA CRISIS

Ya en enero de 1918 los rectores de la Compañía del Tranvía de San Sebastián eran conscientes de la delicada situación económica de la empresa, ahogada por el creciente endeudamiento, así como por la reducción del margen de beneficio que estaba ocasionando el aumento de toda clase de gastos impulsado por el proceso inflacionario que envolvió a la economía española desde que estalló la Primera Guerra Mundial. De hecho, mientras que desde 1913 hasta 1917, los ingresos habían incrementado un 26,2%, los gastos lo hicieron en un 37,8%, por lo que el coeficiente de explotación había pasado del 54,7 al 59,8%.

Aunque en enero de 1918 la Compañía todavía mantenía en cartera obligaciones por valor de 750.000 pesetas, la deuda acumulada en las cuentas de crédito abiertas en los bancos de España y Guipuzcoano era de 967.614,45 pesetas.⁸⁷³ Además, necesitaban de inmediato disponer de 254.864,95 pesetas para atender el servicio de las obligaciones en circulación y otras 100.000 pesetas para el reparto de beneficios del año anterior, al que no querían renunciar los rectores de la empresa.

Como única alternativa, y ante la imposibilidad de seguir incrementando indefinidamente la deuda, el presidente del Consejo de Administración propuso a sus compañeros solicitar a los accionistas duplicar el capital social de la empresa, que pasaría a ser de cuatro millones de pesetas. En principio, su propósito era poner en circulación únicamente mil de las nuevas acciones, con lo que, junto a las obligaciones en cartera, podrían reunir los fondos necesarios para cancelar los créditos en los

⁸⁷³ CTSS, *Memoria del ejercicio de 1917*, p. 4.

bancos de España y Guipuzcoano, atender holgadamente el servicio de obligaciones y repartir el tradicional dividendo del 5% a los accionistas.⁸⁷⁴

Un mes más tarde, el 14 de febrero de 1918, se produjo el primer relevo en la presidencia del Consejo de Administración al dimitir Alberto Elósegui, con motivo de su nombramiento como director del Banco Guipuzcoano, entidad financiera con la que, como se verá más adelante, la Compañía del Tranvía mantendría estrechos vínculos. Le sucedió en el cargo el vicepresidente, Eustaquio Inciarte, mientras que su vacante fue cubierta por Jorge Satrústegui y Barrié.⁸⁷⁵

La Junta Extraordinaria de accionistas celebrada el 5 de marzo de 1918 autorizó la ampliación de capital prevista, por lo que de inmediato se pusieron en circulación las primeras mil acciones, distribuidas en prorrata entre los accionistas de la empresa.⁸⁷⁶ Sin embargo, lejos de mejorar la situación de la Compañía, esta se deterioró rápidamente en los siguientes meses.

En efecto, la agitación entre los tranviarios era cada día más patente. Aunque, como se ha visto, no secundaron las huelgas generales de 1916 y 1917, en buena medida gracias a las mejoras salariales concedidas por la empresa, su poder adquisitivo se veía diariamente mermado ante el rápido incremento de los precios de toda clase de bienes, sobre todo los de primera necesidad. Además, a la vista de las mejoras laborales obtenidas por los obreros de otras industrias a raíz de las huelgas de años anteriores, pronto manifestaron sus propias primeras reivindicaciones para alcanzar su equiparación.

La primera solicitud en este sentido se produjo el primero de abril de 1918, fecha en la que los trabajadores del taller de mantenimiento solicitaron la reducción de su jornada laboral de diez horas para poder equipararla con la de los obreros industriales de la ciudad que era de nueve. Tras debatir el asunto y, dado que, en efecto, en la mayoría de las fábricas de San Sebastián y su comarca la jornada laboral era de nueve horas, el Consejo de Administración decidió reducir en media hora la de sus talleres para, tras la temporada estival, establecerla definitivamente en las citadas nueve horas.⁸⁷⁷

No cabe duda que la facilidad con la que el Consejo otorgó esta mejora, estaba estrechamente vinculada al temor de que estallase un movimiento huelguístico, difícil de controlar, en el seno de la empresa. Este temor volvió a plantearse un mes más tarde cuando, el 6 de mayo de 1918, dos empleados fuera de servicio agredieron a otro tras una acalorada discusión. Aunque en principio la empresa pretendió despedir a los dos agresores, tras una intervención ante el Gobernador Civil del concejal socialista Rebollar y del cobrador de la Compañía Luis Iglesias, estrechamente vinculado a la UGT, ambos únicamente fueron sancionados con cuatro y nueve días de suspensión de empleo y sueldo. Los propios rectores de la empresa reconocían que con su decisión pretendían «no dar pretexto de que con ese motivo pueda ocasionarse una huelga que en las circunstancias actuales agravaría la situación, por haber ya planteadas otras para la solución de las cuales tienen que dedicar toda su atención».⁸⁷⁸

Los temores de la compañía no eran infundados y, de hecho, esos mismos días los agentes Luis Iglesias, Luis C. González, Luis Ordiales, Gregorio Pascual, Toribio Baztán, José Gurruchaga, Ruperto Ardanaz y Manuel Bazán, habían fundado la primera organización sindical en el seno de la empresa, el *Sindicato Tranviario de San Sebastián a Rentería* que, el 4 de mayo de 1918, remitió al Consejo de Administración un documento en el que establecía en doce bases sus reivindicaciones de mejora de las condiciones de trabajo.⁸⁷⁹

⁸⁷⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 296-297.

⁸⁷⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 302-306 y 308.

⁸⁷⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 312.

⁸⁷⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 325-326.

⁸⁷⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 341-343.

⁸⁷⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 349-351.

El nuevo sindicato estaba estrechamente vinculado al partido socialista y, aunque pronto alcanzó un notable arraigo entre los trabajadores de la Compañía del Tranvía, no todos estaban conformes con su orientación política. Así, a comienzos de julio de 1918 se organizó una nueva Comisión de empleados, dirigida por el jefe de movimiento Plácido Gordillo, por tanto, más afín a los planteamientos de la dirección, que propuso sus propias reivindicaciones a la empresa.⁸⁸⁰

Ante las sucesivas peticiones de mejoras, la empresa se vio en la obligación de otorgar algunas concesiones, entre las que destaca el aumento del jornal en veinticinco céntimos diarios a partir del 1 de julio. Además, se concedieron otros veinticinco céntimos diarios a todos los cobradores y conductores que en esa fecha llevasen más de cinco años al servicio de la Compañía, se estableció el jornal mínimo en cuatro pesetas, la jornada diaria de nueve horas para todos los empleados y se garantizaron dos días de franqueo al mes.⁸⁸¹

El aumento del gasto que suponían las mejoras concedidas a los obreros se sumó al que ya habían experimentado los precios de toda clase de materiales necesarios para la explotación. Por ejemplo, los aceites lubricantes quintuplicaron su valor y el estaño se cotizaba a un precio diez veces superior al de 1914. Para colmo de males, el verano de 1918 fue excepcionalmente caluroso y se registró un estiaje extraordinario, «nunca conocido aquí», por lo que fue preciso generar nuevamente la energía eléctrica con las máquinas de vapor de la vieja central térmica. Para reducir al máximo el consumo del carbón, que en 1918 había triplicado su valor respecto a 1915, durante buena parte del periodo estival se mantuvo el servicio de invierno, más reducido pero que también tuvo como consecuencia la contracción del número de viajeros.⁸⁸² Asimismo, el 26 de agosto de 1918 se suprimió el transporte de mercancías, que resultaba ruinoso debido al elevado costo de la energía eléctrica.⁸⁸³ Solamente una vez superada esta circunstancia se pudo reimplantar el servicio de cargas el 19 de septiembre de 1918.⁸⁸⁴

En consecuencia, la Compañía del Tranvía no encontró otra alternativa que la de repercutir en sus clientes el incremento de los gastos, por lo que el 1 de agosto de 1918 los servicios económicos de Amara, Gros, Concha y Estación del Norte, que hasta entonces costaban cinco céntimos, vieron duplicado su precio.⁸⁸⁵ Sin embargo, pese a sus resultados positivos,⁸⁸⁶ la medida resultó insuficiente ante el constante aumento de los gastos, de modo que tan solo en agosto de 1918 se registró una reducción del beneficio de la explotación de 38.333,35 pesetas respecto al ejercicio anterior. En consecuencia, el Consejo de Administración decidió aplicar el mismo incremento de cinco céntimos a las restantes secciones de sus líneas a partir del 1 de octubre. Además, optaron por suprimir la expedición de abonos obreros y los servicios económicos en días festivos.⁸⁸⁷

Para que los aumentos de tarifas fueran mejor asumidos por la potencial clientela, la Compañía publicó diversos anuncios en la prensa local en los que exponía al público su situación en los siguientes términos:

Compañía del Tranvía de San Sebastián

Esta Compañía, que celosa siempre del bien público, estableció desde un principio tarifas muy interesantes a las que por concesión tenía derecho a percibir, y que en cuanto sus medios de vida se lo permitieron, los redujo a la mitad y algunas de ellas a menos de la mitad, como ocurre con el recorrido de

⁸⁸⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 356.

⁸⁸¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 359-362.

⁸⁸² CTSS, *Memoria del ejercicio de 1918*, pp. 9-10.

⁸⁸³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 378.

⁸⁸⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 383.

⁸⁸⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 368.

⁸⁸⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 376.

⁸⁸⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 380.

San Sebastián a Rentería, que originariamente costaba 0,60 pesetas y ahora cuesta 0,25 pesetas, se ve hoy, con harto pesar, en la dura necesidad impuesta por las circunstancias actuales de elevar los precios de las distintas secciones.

Los gastos de explotación, por la exorbitante subida de los materiales, por los repetidos aumentos de jornales de los empleados y por el pertinaz estiaje se han elevado más de un 100%, y el Consejo de Administración, deplorándolo sumamente, y con el formal ofrecimiento de reducirlo cuando las circunstancias se normalicen, ha acordado elevar desde el 1 de octubre próximo en 0,05 pesetas el precio de los diferentes recorridos, excepción hecha de los servicios urbanos, que ya experimentaron aumento el primero de agosto próximo pasado. Igualmente se exceptúan por el momento, aunque no responde el Consejo de poder sostener la excepción más adelante, el servicio económico, pero se permite respecto a él llamar la atención del público para que se abstengan de utilizarlo las personas pudientes y no perjudiquen a las clases proletarias para las que se estableció este servicio, máxime ahora que experimentará éste alguna reducción.⁸⁸⁸

Lejos de mejorar la situación financiera de la empresa, ésta todavía se deterioró aun más como consecuencia de la epidemia de gripe, la famosa «gripe española» que, a partir de la última decena de septiembre hizo palpables sus consecuencias en San Sebastián. El número de viajeros descendió considerablemente en los últimos meses de 1918 y, además, muchos empleados sufrieron los embates de la enfermedad, con 54 bajas registradas a mediados de octubre de 1918.⁸⁸⁹

Pero la Compañía no solo atravesaba una delicada situación económica sino que la explotación también se resintió en estos años en diversos aspectos técnicos. El ingeniero Jean Louis Berthet, quien a principios de siglo salvó a la empresa del colapso, había abandonado paulatinamente su plena dedicación a tranvía en beneficio de otras actividades como la representación en España de los intereses de la casa Sécheron y el desarrollo de sus propias patentes. Mientras no hubo problemas para asegurar el mantenimiento diario del material móvil y las instalaciones fijas, las nuevas actividades del facultativo no supusieron mayor inconveniente, pero, tras el estallido de la Primera Guerra Mundial, la escasez y el súbito encarecimiento de toda clase de repuestos y consumibles, provocaron la rápida degradación de los equipos a la que no se supo poner freno ante la carencia de una dirección verdaderamente efectiva.

Las primeras quejas sobre la actuación del ingeniero Berthet se manifestaron en el verano de 1916, ante el gran retraso en el suministro de los equipos eléctricos que la Compañía del Tranvía tenía contratados con Sécheron para equipar su último pedido de tranvías. Ante esta situación, la empresa «veía con mucho disgusto que nuestro ingeniero, el Sr. Berthet, que era también representante de esa sociedad [Sécheron] en esta región, no ha mostrado gran interés en que fuera atendido debidamente el suministro de los equipos que les tenemos pedidos».⁸⁹⁰

Las quejas transmitidas por el Consejo de Administración hacia su ingeniero no surtieron efecto sino que, por el contrario, la degradación de las instalaciones se aceleró considerablemente. Así, en el verano de 1918 fueron frecuentes las caídas de la línea aérea, debido a su mal estado de conservación, con el consiguiente peligro para los viandantes y la automática interrupción del servicio, mientras que era normal que en un solo día se llegasen a retirar del servicio hasta quince coches motores como consecuencia de las diversas averías que se producían en los mal mantenidos motores y equipos de control.⁸⁹¹

⁸⁸⁸ *Diario Vasco*, Nº 1.088, 13 de septiembre de 1918, p. 3.

⁸⁸⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 387.

⁸⁹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 187-188.

⁸⁹¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 380.

En consecuencia, el Consejo de Administración decidió dirigir al ingeniero un oficio en los siguientes términos:

El Consejo de mi presidencia, en reunión celebrada en el día de ayer, se ocupó del deplorable estado en que se encuentran la línea aérea y el material móvil; de los constantes desprendimientos de cables que han motivado justas amonestaciones y amenazas; de la continua retirada de coches que a diario se inutilizan y que mal arreglados vuelven a quedar inútiles al poco tiempo; de que el número de ellos el pasado domingo, -uno de los días de mayor movimiento de viajeros del año- a las siete de la tarde, hora crítica de más afluencia de gente, que estaban retirados por inservibles en las cocheras y en diversos apartaderos de la Compañía era el de diez, con la reducción consiguiente del servicio y la consiguiente disminución de ingresos. Y por todo ello, acordó el Consejo comunicar a Vd. haber visto con profundo disgusto tal estado de cosas, hijo de una lamentable incuria, y que espera para lo sucesivo una mayor asiduidad y celo por su parte.⁸⁹²

Tras esta dura amonestación, Berthet optó por dimitir, para dedicarse en exclusiva a sus negocios y patentes. Presentada su decisión al Consejo de Administración el 7 de noviembre de 1918, ésta fue aceptada de inmediato. En su lugar fue nombrado el ingeniero donostiarra Miguel Petirena.⁸⁹³

Para colmo de males, en agosto de 1918 cayó gravemente enfermo el accionista y secretario del Consejo de Administración, Pío Guerendaín.⁸⁹⁴ Aunque en principio este hecho pudiera parecer irrelevante, la cobertura de su baja por parte del ingeniero y miembro del Consejo Jaime de Egaña, permitió poner al descubierto la verdadera situación financiera de la empresa, así como las diversas irregularidades cometidas por el secretario en su propio beneficio.

En efecto, Egaña descubrió que, el 26 de junio de 1913, el secretario del Consejo de Administración había solicitado al cajero de la Compañía, Miguel Sarasola, cincuenta y seis obligaciones que la empresa mantenía en cartera, cuatro más el 30 de diciembre de 1916 y otras cuatro el 21 de junio de 1917, sin haberlas devuelto ni haber abonado su importe hasta el momento. Asimismo, había tomado de la caja otras 2.250 pesetas en efectivo. Descubierta el fraude, Pío Guerendaín no tuvo más opción que presentar su dimisión el 18 de noviembre de 1918.⁸⁹⁵

Jaime de Egaña, que el 8 de marzo de 1919 fue nombrado Director-Gerente de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, pronto pudo comprobar también que la contabilidad de la empresa adolecía de grandes errores.⁸⁹⁶ Así, muchos de los gastos de explotación, en lugar de contabilizarse como tales, eran imputados a la partida de nuevas instalaciones, es decir, eran consideradas como inversión y pasaban a la categoría de aumento de capital. De este modo, se había falseado la cuenta de resultados y, en consecuencia, todos los años habían podido obtener el saldo positivo necesario para repartir el dividendo que estimaron conveniente.⁸⁹⁷

Los resultados del ejercicio de 1918 fueron especialmente desalentadores. Aunque los ingresos, con un total de 953.105,41 pesetas, resultaron un 5,4% superiores a los de 1917, los gastos, 720.999,62 pesetas, superaron en un 33,2% a los del ejercicio anterior, con un coeficiente de explotación de 75,65. En consecuencia, el saldo positivo final de 232.105,79 resultaba insuficiente para atender al servicio de las obligaciones financieras de la Compañía, que en ese año ascendían a 263.423,65 pesetas. Es decir, se generó una insuficiencia de 31.317,86 pesetas, situación

⁸⁹² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 382.

⁸⁹³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 388-391.

⁸⁹⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 376.

⁸⁹⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, pp. 383 y 395.

⁸⁹⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, p. 39.

⁸⁹⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, p. 2.

totalmente inédita en los más de treinta años de historia de la empresa.⁸⁹⁸ En consecuencia, y también por primera vez en su historia, en 1918 fue imposible repartir el más mínimo dividendo entre los accionistas.

Tabla 27.- Resultados de explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1917-1918)

	1917	1918	Diferencia	
Ingresos	Pesetas	Pesetas	Aumento	Disminución
Recaudación viajeros	787.765,35	869.310,65	81.545,30	
Recaudación mercancías	29.839,45	22.010,65		7.828,80
Peajes	57.012,59	38.523,00		18.489,59
Suministro de energía	15.837,90	10.276,75		5.561,15
Otros	13.463,29	12.984,36		478,93
	1917	1918	Diferencia	
Gastos	Pesetas	Pesetas	Aumento	Disminución
Administración	15.370,70	15.649,10	278,40	
Movimiento	187.654,05	202.651,00	14.996,95	
Tracción	277.192,21	407.115,27	129.923,06	
Vía y línea aérea	26.795,75	39.587,16	12.791,41	
Diversos	33.904,56	55.997,09	22.092,53	

Como se puede comprobar, entre las principales partidas de ingresos de 1918, la única que experimentó un incremento respecto al ejercicio anterior fue la correspondiente a la recaudación por los servicios de viajeros que, pese a las circunstancias del momento como la falta de material móvil o la epidemia de gripe, registró un notable incremento gracias, por una parte, al ligero aumento de los viajeros/kilómetro, que pasaron de 17.241.954 en 1917 a 17.464.400 en 1918 y, principalmente, por el incremento de tarifas implantado en los meses de agosto y octubre.

Por su parte, los ingresos del tráfico de mercancías disminuyeron, en buena medida, por la supresión de este servicio entre el 26 de agosto y el 19 de septiembre, como consecuencia de la falta de energía eléctrica debido al prolongado estiaje vivido ese verano. Por lo que respecta a los peajes, ésta partida se vio mermada por el menor tránsito de los tranvías de Tolosa, afectados por diversas huelgas en el seno de la empresa que explotaba este servicio, y por la clausura del ferrocarril del Monte Ulía, situación que, a su vez, afectó a la partida correspondiente a la venta de energía.⁸⁹⁹

Aunque los rectores de la Compañía del Tranvía albergaban sinceras esperanzas de que a lo largo de 1919 la situación de la empresa mejoraría, una vez finalizada la Primera Guerra Mundial y las anormales circunstancias a ella vinculadas, así como al resultado de algunas medidas como la reducción de personal realizada en el mes de diciembre de 1918, sus previsiones no se vieron satisfechas.

En efecto, el nuevo ingeniero no solo fue incapaz de atajar la situación de crisis técnica que arrastraba la empresa, sino que ésta se agravó hasta extremos

⁸⁹⁸ CTSS, *Memoria del ejercicio de 1918*, p. 7.

⁸⁹⁹ CTSS, *Memoria del ejercicio de 1918*, pp. 9-11.

insostenibles. Ya no eran diez o quince los coches que diariamente debían retirarse del servicio por averías, sino que el número de tranvías inútiles se incrementó exponencialmente hasta el punto que el domingo 27 de abril se inutilizaron 23 tranvías.⁹⁰⁰ Para intentar paliar la situación, la Compañía subcontrató los servicios del empresario Pedro Cuadra, a quién arrendó los locales que poseía en las canteras de Herrera para que en ellos procediera al urgente rebobinado de los motores.⁹⁰¹

A los problemas técnicos, pronto volvieron a unirse los sociales. Desde enero de 1919, el Sindicato de Tranviarios de San Sebastián a Rentería había presentado a la dirección diversas reivindicaciones respecto a la realización de jornadas de hasta once horas en el servicio de mercancías, la amortización de plazas, mejoras salariales y en protesta al abierto apoyo que prestaba la dirección de la empresa al nuevo Sindicato Católico impulsado por el jefe de movimiento Plácido Gordillo.⁹⁰²

Aunque el 10 de mayo la empresa accedió a conceder nuevas mejoras al personal, entre las que destacaba el aumento de cincuenta céntimos diarios en los jornales, la contratación de un médico para la atención gratuita de los empleados y familiares y el pago de los uniformes de invierno y verano a cargo de la Compañía, estas medidas fueron consideradas insuficientes por los representantes del Sindicato de Tranviarios de San Sebastián a Rentería. En consecuencia, se abrió un duro proceso de negociaciones con la intermediación del Gobernador Civil y, el viernes 23 de mayo, la prensa anunciaba que el conflicto estaba en vías de solucionarse, tras plantear ambas partes sus últimas propuestas.⁹⁰³

En concreto, los afiliados al Sindicato de Tranviarios de San Sebastián a Rentería reivindicaban ante la empresa los siguientes puntos:

- Los jefes e interventores no deberían ser miembros del Sindicato Católico.
- El nombramiento como interventor del Sr. Crespo, conductor afiliado al sindicato socialista.
- Establecer la duración máxima de los uniformes en un año para el de verano y dos para el de invierno.
- El aumento de los jornales de los empleados de los talleres, en 1,50 pesetas a los oficiales y en 1,25 a los obreros.
- La fijación de un sueldo diario mínimo de cinco pesetas para el personal de movimiento.
- El aumento de 1,25 pesetas para los empleados del servicio de vías y obras.

Por su parte, la oferta de la empresa se centraba en los siguientes aspectos:

- La constitución de un solo sindicato tranviario, tras la disolución de los dos existentes, con domicilio en las instalaciones de la Compañía y al que podrían pertenecer, si así lo deseasen, los mandos intermedios de la empresa.
- El nombramiento de un interventor perteneciente al sindicato socialista, aunque este no sería el Sr. Crespo.
- La aceptación del plazo de duración máxima de los uniformes de verano e invierno, estableciendo una gratificación para los trabajadores que consiguieran prolongar la vida de dichas prendas.
- El aumento del jornal de los empleados de taller en 1,25 pesetas a los oficiales y en 0,75 a los que no lo eran.
- El suministro de trajes de agua para guardavías, línea aérea y guardagujas, y aumento de sus salarios en 75 céntimos.

⁹⁰⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, p. 58.

⁹⁰¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 58 y 61.

⁹⁰² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 25 y 61.

⁹⁰³ *La Información*, Nº 974, 23 de mayo de 1919, p. 6.

Sin embargo, la propuesta de la empresa fue definitivamente rechazada por el centenar de afiliados al sindicato socialista reunidos en la Casa del Pueblo el 23 de mayo, por lo que optaron por declararse en huelga. Por su parte, el Sindicato Católico, que contaba con 43 socios, decidió no secundar el paro.

Para poder hacer frente a la situación con la reducida plantilla disponible, así como con el apoyo de varios jóvenes voluntarios pertenecientes al derechista Círculo de Estudios Sociales, la Compañía decidió establecer un servicio básico, en el que se suprimieron los servicios a Ategorrieta y Rentería, barrio de Gros y Monte Igueldo, mientras que en el resto de las líneas se mantuvieron las circulaciones habituales de ocho de la mañana a nueve de la noche.⁹⁰⁴



Imagen nº 40: La paralización del transporte público fue siempre un objetivo prioritario en los movimientos huelguísticos. En la imagen, coche de la línea de Venta Berri custodiado por la Guardia Civil. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

La misma noche en que se declaró la huelga se registró un intento de sabotaje en la central eléctrica, que se saldó con la detención por la Guardia Civil de un sospechoso, al parecer ajeno a la Compañía.⁹⁰⁵ Posteriormente, el domingo 25 de mayo se registraron diversos incidentes, por una parte, al increpar varios sindicalistas a algunos miembros del derechista Círculo de Estudios Sociales que ejercían como voluntarios funciones de guardagujas y, por otra, al ser apedreado un tranvía en Venta Berri. Este ataque causó heridas de escasa consideración al conductor y la rotura de varios cristales, por lo que intervino la Guardia Civil que realizó una carga para disolver a los manifestantes. Para evitar que por la noche se reprodujeran los incidentes, el Gobernador Civil ordenó suspender el servicio a partir de las siete y media de la tarde.⁹⁰⁶

Mientras tanto, la actitud del Sindicato Católico pronto fue apoyada por las organizaciones y prensa conservadoras, entre los que destaca el diario *La Información* que, el 26 de mayo, abrió una suscripción popular a favor de los afiliados de la citada

⁹⁰⁴ *La Información*, Nº 975, 24 de mayo de 1919, p. 1.

⁹⁰⁵ *La Información*, Nº 975, 24 de mayo de 1919, p. 2.

⁹⁰⁶ *La Información*, Nº 977, 26 de mayo de 1919, p. 1.

agrupación, que en cinco días reunió la suma de 378 pesetas.⁹⁰⁷ Por su parte, la empresa anunció el 26 de mayo que «hasta el miércoles 28, a las seis de la tarde, será reservado a cada empleado su puesto respectivo, con la antigüedad y derechos consiguientes».⁹⁰⁸

Ante el ultimátum de la Compañía, el Gobernador Civil, José María Semprún, intermedió en la negociación entre ambas partes, hasta lograr que el mismo día que expiraba el plazo dado por la empresa se alcanzase un acuerdo basado en los siguientes puntos:

- Todo el personal de la Compañía, incluidos jefes e interventores puedan pertenecer a cualquiera de los sindicatos establecidos o que en lo sucesivo se establezcan.
- El Consejo nombrará un Interventor de entre el personal asociado en el Sindicato Tranviario de San Sebastián a Rentería.
- Las mejoras concedidas por el Consejo de la Compañía a sus empleados serán las siguientes:
 - o Al personal de movimiento, jornal de cinco pesetas y tres quinquenios de 0,25 pesetas cada uno.
 - o Al personal de talleres, 1,50 pesetas de aumento a los oficiales, una peseta a los peones y trajes de agua para el personal de línea aérea. Para vías y obras aumento de una peseta.
- La jornada de trabajo continuará siendo la misma hasta el primero de septiembre en que se reducirá a ocho horas la del personal de talleres.
- La Compañía designará y costeará un facultativo médico para la asistencia gratuita del personal y sus familias, excepción hecha del alumbramiento de las mujeres de los empleados.
- Todo empleado de la plantilla, en caso de enfermedad, percibirá durante el primer mes de ella el total de su haber o jornal diario, abonándose el 50% del mismo en el segundo mes de enfermedad. Se exceptúan de este beneficio las enfermedades venéreas y las lesiones sufridas con motivo de riñas, intento de suicidio o hallándose en estado de embriaguez.⁹⁰⁹

Una vez firmado el acuerdo, el servicio recuperó la normalidad, pero las medidas aprobadas representaron un sobrecoste estimado en unas 90.000 pesetas anuales.⁹¹⁰ Para hacer frente a este aumento del gasto, el Consejo de Administración de la Compañía aprobó días después una nueva modificación de las tarifas, que quedaron establecidas del siguiente modo:

- Alameda a Rentería, 0,35 pesetas
- Alameda a Pasajes, 0,30 pesetas
- Alameda a Herrera, 0,25 pesetas
- Alameda a Ategorrieta, a Venta Berri o a Igueldo 0,20 pesetas
- Alameda a Miramar, 0,15 pesetas
- Miramar a Venta Berri o Igueldo, 0,05 pesetas
- Servicio especial a la Plaza de Toros, 0,30 pesetas

⁹⁰⁷ *La Información*, N° 981, 30 de mayo de 1919, p. 1.

⁹⁰⁸ *La Información*, N° 977, 26 de mayo de 1919, p. 1.

⁹⁰⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 17*, pp. 65-66.

⁹¹⁰ CTSS, *Memoria del ejercicio de 1919*, p. 7.

Por su parte, los servicios económicos para obreros pasaron a costar veinte céntimos a Rentería, quince a Pasajes y diez a Ategorrieta o Venta Berri.⁹¹¹

Pese al incremento de las tarifas, los resultados del ejercicio de 1919 no fueron mucho mejores que los del año anterior. Así, aunque los ingresos experimentaron un incremento del 13,3%, al superar por primera vez en la historia de la empresa el millón de pesetas, en concreto, 1.080.501,45 pesetas, los gastos también registraron un alza de 13,6% al alcanzar las 819.691,84 pesetas. En definitiva, un año más no fue posible repartir dividendo alguno entre los accionistas.

En estas circunstancias, comenzó a cuestionarse el crédito de la Compañía. Sus obligaciones se colocaban en el mercado al 90% de su valor y, en abril de 1919, el Banco de España solicitó a su sucursal informes sobre la verdadera situación de la empresa.⁹¹² Ante la difícil coyuntura que atravesaba, que en el plano técnico aun se agravó más a finales del ejercicio cuando la degradación del material móvil llegó al extremo de que en ocasiones solamente contaran con diez automotores útiles de los cincuenta que componían el parque móvil, cifra a todas luces insuficiente para atender el servicio, pronto surgieron propuestas para adquirir sus activos a buen precio.

La primera oferta para la adquisición de la Compañía del Tranvía de San Sebastián la presentó en julio de 1919 Dionisio Soroeta, empresario donostiarra que ya era accionista del tranvía con 70 títulos en su haber.

Ante las pretensiones de Soroeta, el Consejo de Administración consideró que el negocio no podría enajenarse por menos de ocho millones de pesetas, cifra que, en principio, fue aceptada por el proponente, quién solicitó una opción de compra por un plazo de treinta días. Sin embargo, tras la nueva crisis tecnológica que atravesó la empresa en el invierno de 1919 en el que hubo días que para comenzar el servicio a primera hora de la mañana solo contaban con dos coches operativos, Soroeta presentó una nueva oferta en la que rebajó su propuesta a tan solo seis millones de pesetas.⁹¹³

Mientras tanto, la Compañía recibió nuevas propuestas de compra, entre las que destaca la realizada por el ingeniero Luis Soria, hijo del reputado arquitecto Arturo Soria, quién, en representación de un grupo empresarial belga, planteó la posibilidad de arrendar la explotación con opción de compra. Para debatir ambas ofertas, el 29 de febrero de 1920 se celebró una Junta General Extraordinaria de accionistas en la que el Consejo de Administración defendió el brillante porvenir de la sociedad y conminó a sus accionistas a rechazar las propuestas, lo que fue aceptado por unanimidad.⁹¹⁴

6.2.- LA REORGANIZACIÓN

En febrero de 1920 el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián había logrado paralizar la venta de la Compañía a terceros. Sin embargo, sus miembros se reconocían incapaces de aportar las soluciones de urgencia que requería la empresa para enderezar el negocio. Por ello, en la Junta General ordinaria celebrada el siguiente 28 de marzo, optaron por presentar la dimisión. Solamente uno de los miembros del anterior consejo, Pedro Cándido Bidaguren, resultó reelegido. Junto a él, Ramón Machimbarrena, Luis Díez de Güemes y Fernando Salazar, bajo la presidencia de José Elósegui, conformaron el nuevo órgano rector.⁹¹⁵

Uno de los primeros pasos del nuevo Consejo fue el de contratar como asesor técnico al ingeniero Luis Soria, precisamente uno de los que había realizado propuestas de arriendo de la Compañía, para que aplicase los más modernos métodos para la

⁹¹¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp.70-71.

⁹¹² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, pp. 56-57.

⁹¹³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas de las Juntas de Accionistas Nº 1*, pp. 220-223.

⁹¹⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas de las Juntas de Accionistas Nº 1*, pp. 247-248.

⁹¹⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas de las Juntas de Accionistas Nº 1*, pp. 249-257.

reorganización de los servicios.⁹¹⁶ La situación a la que se tenía que enfrentar era, desde luego, desalentadora.

En efecto, si para ofrecer el servicio básico la empresa precisaba disponer en todo momento de, al menos, dieciséis coches motores en servicio, en abril de 1920 únicamente podían contar con once tranvías, muchos de ellos con un solo motor en funcionamiento, por lo que eran incapaces de arrastrar remolques que permitiesen incrementar la capacidad y hacer frente a la demanda. Dado su menor número de pasajeros, desde diciembre de 1919 habían optado por suspender el servicio en la línea de la estación del Norte y lo mismo sucedía con el transporte de mercancías. En consecuencia, hasta el 7 de abril la recaudación se retrajo en más de 28.000 pesetas respecto al mismo periodo del año anterior.⁹¹⁷

Luis Soria inició su actividad a principios del mes de abril de 1920 y a principios de mayo, el parque de coches motores disponibles era de once con dos motores operativos y quince con solo uno, mientras que otros veinticuatro se encontraban fuera de servicio. Gracias a sus instrucciones, fue posible recuperar buena parte de estos vehículos, de modo que, a primeros de diciembre, la empresa disponía de treinta y cinco coches con los dos motores operativos, uno con un solo motor y todavía catorce inútiles.

La evidente mejora del parque móvil no vino únicamente de la mano de la reparación de los equipos existentes y de la compra de algunos motores nuevos, sino, sobre todo, de la corrección de las prácticas viciosas que se realizaban en los talleres de la Compañía. En efecto, en gran medida, las múltiples averías que padecían los tranvías se debían al incorrecto mantenimiento de los equipos. Así, para evitar que se fundiesen los fusibles, los anteriores responsables no tuvieron mejor idea que colocar alambre de aluminio con una resistencia infinitamente superior a la de los motores, con lo que, en lugar de protegerlos, hacían que repercutieran sobre ellos todas las sobrecargas. Lo mismo sucedía con los interruptores automáticos, de los que carecían muchos coches y en otros estaban mal tarados, y con los pararrayos, que alguien ordenó desmontar para no tener que repararlos. Totalmente desprotegidos, las constantes averías en los motores habían sido inevitables.⁹¹⁸

La puesta a punto del material móvil y de sus equipos se tradujo de inmediato en importantes economías. Por ejemplo, se pasó de un consumo diario de 75 litros de aceite en la lubricación de los tranvías a tan solo veinte, lo que por si solo suponía un ahorro anual de 40.000 pesetas.⁹¹⁹

La actuación de Luis Soria no se centró únicamente en los coches. También procedió a la concienzuda revisión de la vía, donde fue preciso reparar todas las conexiones eléctricas que aseguraban el correcto retorno de la corriente. Sin mantenimiento alguno, muchas de las antiguas conexiones se habían desprendido e incluso se ordenó suprimir las restantes para reducir los gastos de conservación. En consecuencia, se producían grandes caídas de tensión, que contribuían también al rápido deterioro de los motores, sometidos a violentos cambios de voltaje según circularan en tramos en los que el retorno era o no el correcto. Además, esta carencia provocaba la proliferación de corrientes vagabundas que generaban toda clase de averías por electrolisis en las conducciones de agua y gas próximas a la vía.⁹²⁰

⁹¹⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 158-159.

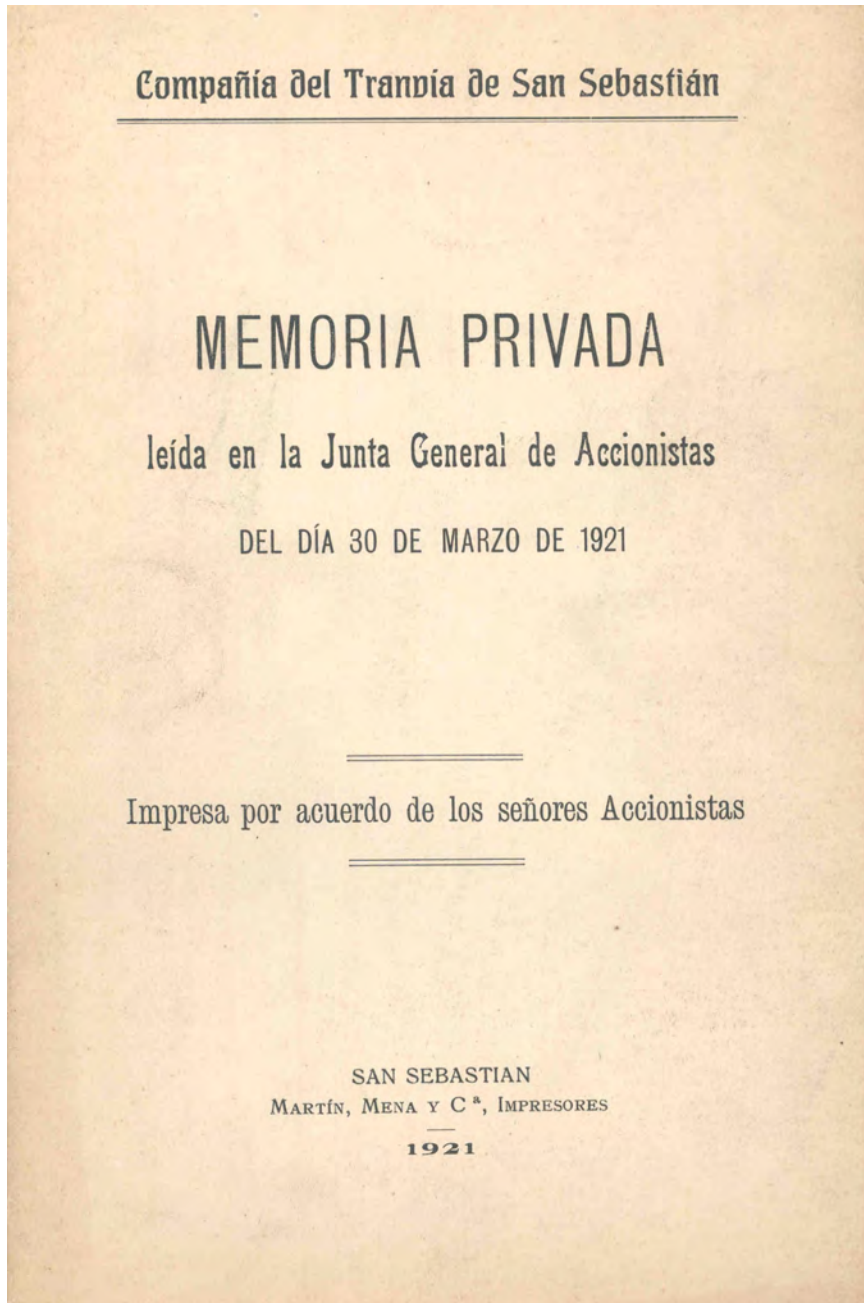
⁹¹⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 147-148.

⁹¹⁸ CTSS, *Memoria privada leída en la Junta General de Accionistas del 30 de marzo de 1921*, pp. 12-19.

⁹¹⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 163-164.

⁹²⁰ CTSS, *Memoria privada leída en la Junta General de Accionistas del 30 de marzo de 1921*, pp. 16-11.

Bajo la dirección técnica de Luis Soria también se procedió a la completa revisión de la línea aérea, cuyo mal estado, además de suponer un peligro para el público, también contribuía a las caídas de tensión y al deterioro de los equipos de tracción de los tranvías. El ingeniero dotó a los talleres de moderna maquinaria y mejoró los elementos de producción de energía, incluida la renovación de la batería de acumuladores. De este modo, poco a poco se pudo restablecer el servicio habitual e incluso fue posible reanudar la circulación de los tranvías en la línea a la estación del Norte, en agosto de 1920.⁹²¹



Documento nº 21: Portada de la Memoria Privada presentada por el ingeniero Luis Soria a la Junta General de Accionistas en 1921, en la que se detallaban las graves deficiencias técnicas que arrastraba la explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

⁹²¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, p. 263.

Orgullosa de las mejoras obtenidas en apenas unos meses, el Consejo de Administración redactó una Memoria descriptiva de todas las actuaciones realizadas, documento que fue publicado tras su presentación en la Junta de Accionistas celebrada el 30 de marzo de 1921.

Si en el plano técnico la contribución de Luis Soria a la mejora del negocio resulta incuestionable, en el plano financiero fue también preciso proceder a la completa reorganización de la sociedad. Así, con el fin de reunir los fondos necesarios para afrontar las inversiones precisas para la mejora de las instalaciones y del material móvil, estimadas en un principio en 3.250.000 pesetas, sus rectores consideraron que la única opción posible en aquellos momentos era la de recurrir nuevamente al endeudamiento. Sin embargo, la Compañía ya había emitido a lo largo de su historia un total de 10.700 obligaciones, de las que en sucesivos sorteos había amortizado 1.613, por lo que quedaban en circulación 9.087 títulos.

Cabe señalar que, a diferencia de la práctica habitual en la mayoría de empresas ferroviarias y de tranvías, todas las obligaciones en circulación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián carecían de garantía hipotecaria sobre sus bienes. Por ello, su nuevo Consejo de Administración consideró que la mejor alternativa que se les planteaba era la de realizar una nueva emisión de 11.587 obligaciones que, en este caso contarían con garantía hipotecaria. De los nuevos títulos, 9.087 se destinarían al canje por las que se hallaban pendientes de amortización y solo las 2.500 restantes serían objeto de suscripción.

A cambio de la mejora que suponía contar con la garantía hipotecaria para los titulares de las antiguas obligaciones, se suspendería su amortización durante dos años, lo que daría un respiro a las agotadas finanzas de la empresa, estableciéndose un plazo de amortizaciones entre 1923 y 1947 fecha en la que, coincidiendo con el final de la concesión, la deuda quedaría completamente liquidada. Estas obligaciones mantendrían el interés del 4,5% que venían percibiendo desde su emisión.

Por lo que respecta a las restantes 2.500 obligaciones, éstas devengarían un interés del 6%, similar al ofrecido por otras empresas guipuzcoanas en aquellos años, y deberían ser completamente amortizadas entre los años 1925 y 1936.⁹²² Con ellas se obtendrían unos recursos complementarios por valor de 1.250.000 pesetas con las que se podrían afrontar las inversiones más urgentes, mientras que las restantes podrían financiarse a partir de los beneficios que generase la explotación.

La reorganización de la deuda no fue tarea fácil, ya que buena parte de los bienes de la Compañía no estaban inscritos en el Registro de la Propiedad, incluidas las propias concesiones que daban vida a la empresa, documentación que no se encontraba ni en el Gobierno Civil, ni en la Jefatura de Obras Públicas el Ayuntamiento o el Ministerio de Fomento y ni tan siquiera se habían publicado en la *Gaceta de Madrid* o en el *Boletín Oficial de la Provincia*.⁹²³

Mientras se tramitaba la inscripción de los bienes en el Registro de la Propiedad, la Compañía se vio en la necesidad de solicitar anticipos a cuenta a las principales entidades bancarias de la ciudad. Así, en diciembre de 1921 la Caja de Ahorros Provincial, la Municipal y los bancos de San Sebastián y de Vitoria ofrecieron cada uno de ellos 80.000 pesetas a cuenta de las futuras cédulas hipotecarias.⁹²⁴ Finalmente, el 15 de junio de 1922 se pudo proceder a la emisión de las nuevas obligaciones y, pese a la reticencia de algunos de los antiguos titulares, reacios al aplazamiento de las amortizaciones, la reorganización financiera de la empresa pronto fue un hecho.

⁹²² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas de las Juntas de Accionistas Nº 1*, pp. 263-270.

⁹²³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, p. 285.

⁹²⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, p. 314-315.



Documento nº 22: Para reordenar su abultada deuda, en 1921 la Compañía del Tranvía decidió realizar una nueva emisión de obligaciones que, por primera vez en su historia, gozaban de garantía hipotecaria. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

En cualquier caso, la reorganización de la Compañía del Tranvía no fue sencilla, ya que fue preciso vencer muchas inercias y reemplazar algunos de los cargos más relevantes del organigrama, como el Jefe de Movimiento, Plácido Gordillo, que fue sustituido por el Jefe de Personal, Ramón Zubizarreta, o el propio ingeniero técnico,

Miguel Petirena, quién presentó la dimisión en diciembre de 1920. Su cargo fue ocupado, a partir de octubre de 1921, por el ingeniero municipal Pedro Cuadra.⁹²⁵

La empresa tampoco fue ajena a la situación social del momento y el servicio se vio afectado por la huelga general declarada en San Sebastián como consecuencia de diversos altercados entre obreros y la Guardia Civil acaecidos durante las fiestas de Lezo el lunes 25 de mayo. La huelga pronto degeneró en graves incidentes y cargas policiales, que se saldaron con dos muertos y numerosos heridos por las balas de la Guardia Civil. Solamente la proclamación del Estado de Guerra permitió apaciguar los ánimos a partir del jueves 28 de mayo. Por lo que respecta a la Compañía del Tranvía, la tarde del lunes 24 se suspendió el servicio y, aunque el día siguiente se reanudó con la protección de la fuerza pública, la intervención de algunos piquetes logró paralizar la circulación. En contrapartida, la fuerza pública detuvo a ocho empleados, entre ellos el presidente del sindicato tranviario.⁹²⁶ En respuesta a esta actuación, la mayor parte de la plantilla se declaró en huelga, ya que solo se presentaron a su puesto de trabajo veintitrés empleados, quienes fueron gratificados por la empresa con el doble de los jornales correspondientes a esos días.⁹²⁷

Prácticamente al mismo tiempo que se superaba la huelga general, el Sindicato de Tranviarios de San Sebastián a Rentería, volvió a plantear a la empresa nuevas reivindicaciones centradas principalmente en el aumento de los jornales diarios en 1,50 pesetas, la implantación de las cuarenta y ocho horas de trabajo semanales y el establecimiento de un estricto escalafón en el que, en caso de reducción de plantilla, el único criterio para separar a un trabajador de la empresa sería el de su menor antigüedad, así como el compromiso de respetar también este escalafón a la hora de incrementar el personal. Las demandas de los trabajadores fueron valoradas por la Compañía en un incremento del gasto anual de 155.000 pesetas, por lo que fueron rechazadas de inmediato por un Consejo de Administración mucho menos dispuesto a transigir que el anterior y, aunque éstos rebajaron sus pretensiones económicas al incremento de una peseta diaria, la contrapropuesta tampoco fue aceptada.⁹²⁸

Ante la negativa del Consejo de Administración, el Sindicato de Tranviarios de San Sebastián a Rentería decidió declarar la huelga a partir de las doce de la noche del día 24 de junio. En respuesta, la empresa anunció que consideraría que todo empleado que sin justificación no se presentara al trabajo en un plazo de cuarenta y ocho horas, habría renunciado voluntariamente a su puesto y sería separado de la Compañía. Al mismo tiempo, el Consejo de Administración solicitó la colaboración del Gobernador Civil para que los Cuerpos de Artillería e Ingenieros cedieran ajustadores, torneros y forjadores así como las tropas necesarias para proteger las instalaciones.⁹²⁹ Además, decidieron ganar el apoyo de la opinión pública mediante la publicación en la prensa local del siguiente comunicado:

El personal de esta Compañía ha anunciado la huelga para mañana, viernes. El motivo de ella es la denegación de las peticiones formuladas por dicho personal, peticiones que en el orden económico –y prescindiendo de otros aspectos que implican la abdicación de las facultades directivas- representan más de 155.000 pesetas de aumento sobre 90.000 concedidas el año pasado y sobre otras 25.000 a que ascienden las mejoras otorgadas no hace todavía un mes. Doscientas setenta mil pesetas de aumento de jornales en un año y sin contar los gastos consiguientes a la implantación de la jornada de ocho horas y

⁹²⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 259, 284 y 373.

⁹²⁶ *La Información*, Nº 1938, 28 de mayo de 1920, p. 2.

⁹²⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 173-174.

⁹²⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 175-180 y 210.

⁹²⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 212-214.

los que suponen diversas e importantes gratificaciones establecidas a favor del personal.

La empresa, que lejos de obtener beneficios ha experimentado pérdidas de consideración, que hace años que no reparte dividendos y que no asigna remuneración a los consejeros, no cuenta con otros ingresos que el producto de la recaudación. Imponiéndose cuantiosos sacrificios, ha adquirido motores nuevos, está procediendo a la renovación completa del material fijo y móvil, vía, coches, línea aérea y con resultados positivos, tangibles, que hacen concebir esperanzas, reorganiza con arreglo a métodos modernos preconizados y reconocidos como los más perfectos, almacenes, oficinas, talleres, servicios, remuneración del trabajo, etc.

Queriendo detenernos en el camino, como rémora del resurgimiento de la Sociedad y con perjuicio evidente de los intereses de nuestro querido San Sebastián, al que importa tanto como a la Empresa el disfrutar de un tranvía digno de él, nos salen al encuentro las peticiones del personal, el acceder a las cuales es absolutamente imposible y caso de gravísima responsabilidad para los administradores que lo toleraran. No hay posibilidad material de transigir con el aumento solicitado, pues el único procedimiento que a primera vista solucionaría el problema, la elevación de tarifas, no hace sino agravarle, ya que las que habría que imponer –dobles en algunas secciones, cuádruples de las actuales- serían prohibitivas y, lejos de aumentar la recaudación, la reducirían sensiblemente.

No podemos ni queremos elevar los precios en esa medida y nuestro deseo sincero es de no elevarlos en ninguna mientras nos sea dable mantener los de ahora. La opinión nos juzgue a todos.

El Consejo, sin arrogancias, pero sin desmayos, consciente de la responsabilidad que sobre él pesa al administrar los intereses de la Compañía, y de la que impone su condición de donostiarra, se halla firmemente resuelto a sostener la buena marcha iniciada y a defender la vida de la Sociedad de las acechanzas que la ponen en peligro y que tantos perjuicios arrojarían a la Ciudad y pueblos circunvecinos y, señaladamente, a las clases más humildes.⁹³⁰

Tal y como habían anunciado, y ante la falta de respuesta por parte de la empresa, el Sindicato de Tranviarios de San Sebastián a Rentería declaró la huelga. Para evitar altercados, el Consejo de Administración optó por suspender totalmente el servicio los dos primeros días para anunciar a través de la prensa, el 27 de junio, la cobertura de las vacantes dejadas por los huelguistas.⁹³¹ Mientras tanto, veinte soldados de Infantería, a los que la Compañía recompensó con «vino, cigarros y una merienda», protegían las instalaciones.⁹³²

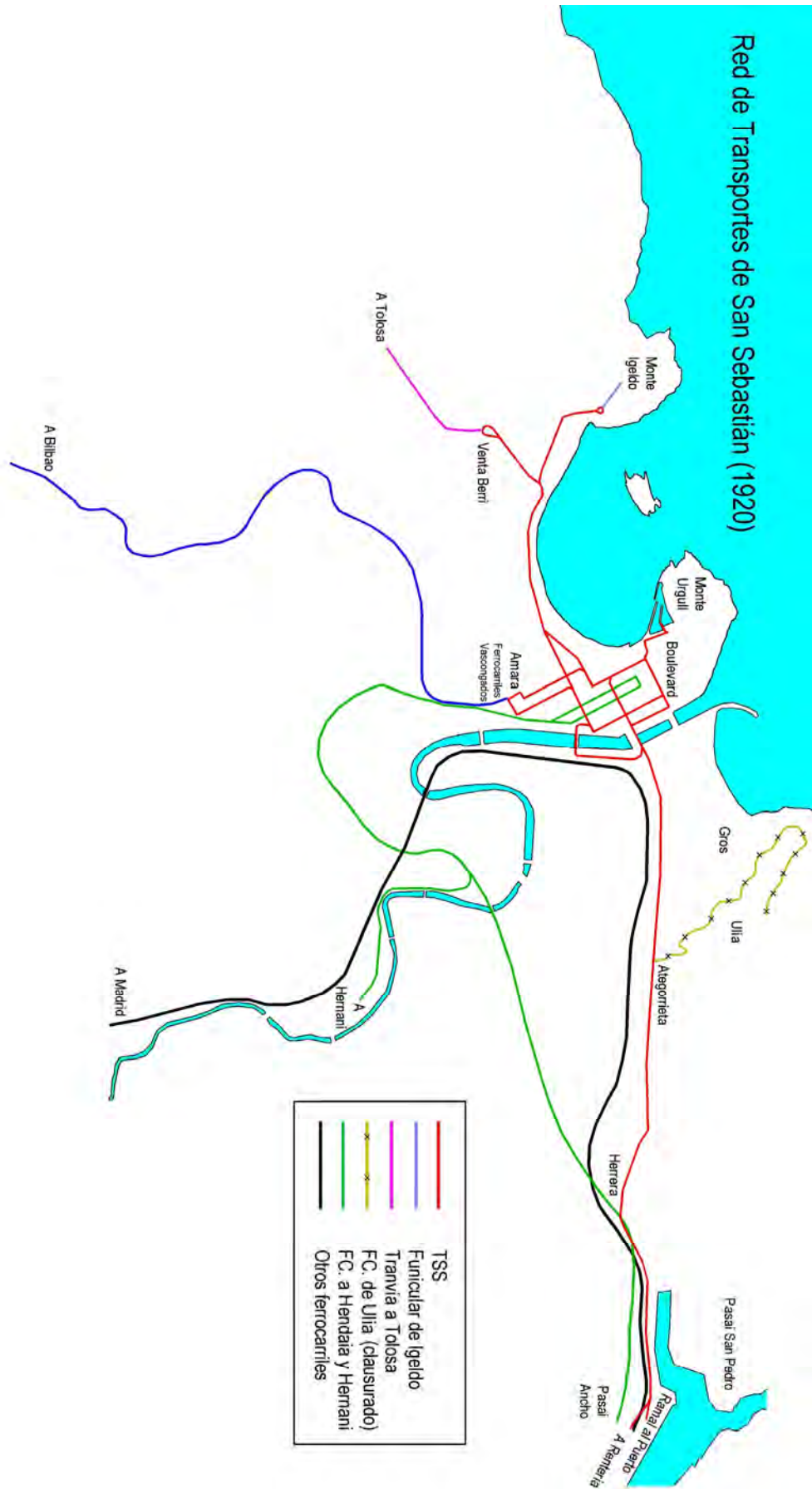
En los dos primeros días, el conflicto fue secundado por la mayoría de la plantilla, ya que únicamente se presentaron en sus puestos veintiséis empleados. El tercer día, el Consejo de Administración decidió reanudar la circulación con la puesta en servicio de tres tranvías, destinado cada uno de ellos a cubrir los trayectos de la Alameda a Ategorrieta, a Venta Berri y a Amara.⁹³³

⁹³⁰ *La Información*, Nº 1960, 24 de junio de 1920, p. 2.

⁹³¹ *La Información*, Nº 1963, 27 de junio de 1920, p. 1.

⁹³² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 221-222.

⁹³³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, p. 222.



Plano nº 3: Red de transporte público en San Sebastián en 1920. Dibujo de Pedro Pintado Quintana.

Atemorizados ante la posibilidad de perder definitivamente su puesto de trabajo, algunos tranviarios optaron por solicitar la reincorporación. Así, el 4 de julio, seis de los huelguistas reanudaron el trabajo, lo que permitió que el lunes 5 se pudiera incrementar el servicio con otros dos coches, destinados a cubrir la línea de Igueldo y a reforzar la de Ategorrieta.⁹³⁴

Ante la falta de apoyo político y popular, muchos de los tranviarios fueron deponiendo su actitud y solicitaron nuevamente el reingreso, lo que en algunos casos, como el del destacado sindicalista Filadelfo Valdaliso, no fue aceptado. Sin embargo, y pese a las coacciones de algunos piquetes contra los nuevos empleados, la situación recuperó paulatinamente la normalidad y el viernes 9 de julio se pudo reanudar el servicio, cada quince minutos, hasta Pasajes.⁹³⁵

El lunes 12 de julio la normalidad había vuelto a la mayor parte de los servicios de la Compañía del Tranvía,⁹³⁶ por lo que, una vez superada la fase más dura de la huelga, el Consejo de Administración decidió repartir 6.425 pesetas en concepto de gratificación entre los veintiséis empleados que no habían secundado el paro.⁹³⁷

Pese a la reanudación del servicio ordinario, el conflicto todavía se mantuvo latente algunas semanas. Así, aunque el 20 de julio una veintena de huelguistas pretendió solicitar el reingreso, el intento quedó frustrado por la intervención de otros huelguistas.⁹³⁸ La tensión aumentó el 27 de julio, cuando se registró un tiroteo en la calle Larramendi entre dos de los nuevos empleados y varios extranviarios, con el resultado de dos heridos por arma de fuego.⁹³⁹ Un día más tarde, en la madrugada del 28, se registró un sabotaje al volar con cartuchos de dinamita seis postes de la línea aérea en la variante de Inchaurreondo, acto que se saldó con la detención de varios huelguistas.⁹⁴⁰

Finalmente, a lo largo del mes de agosto varios de los huelguistas solicitaron el reingreso, lo que permitió reanudar el servicio en las líneas de Gros y de Norte a primeros de septiembre. En los meses posteriores se registraron nuevas demandas pero únicamente fueron aceptadas las de los trabajadores considerados más sumisos por la empresa, por lo que los sindicalistas más destacados fueron definitivamente separados de la plantilla.⁹⁴¹

En definitiva, la huelga se saldó con un estrepitoso fracaso para el Sindicato Tranviario ya que como se jactaba el Consejo de Administración ante la Junta General de accionistas celebrada el 30 de marzo de 1921,

La huelga nos ha producido de momento perjuicios indiscutibles y cuantiosos. Solucionada en 48 horas, en la forma satisfactoria que conocéis, de ejemplaridad provechosísima y que ha sido de hecho aprovechada en la Ciudad y en la Provincia para resolver análogos movimientos perturbadores del orden social, la solución no fue, ni mucho menos, la normalidad. Tardó en conseguirse ésta un lapso de muchos meses, perdiéndose la recaudación correspondiente a los del verano, debido a que en ellos el personal que hubimos de improvisar no estuvo lo suficientemente capacitado para el desempeño de su misión, y sobre todo y muy especialmente, a que no dispusimos del material necesario para el servicio, pues faltos de obreros y de elementos en Talleres, escasamente pudimos utilizar la mitad de los coches que otros veranos han circulado. El resultado fue una disminución de 157.461,50 pesetas en la recaudación desde fin de junio a fin de septiembre con relación a igual periodo del año anterior. Añádase a ello 10.647

⁹³⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, p. 226.

⁹³⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 227-229.

⁹³⁶ *La Información*, Nº 1960, 24 de junio de 1920, p. 2.

⁹³⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 231-232.

⁹³⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, p. 235.

⁹³⁹ *La Información*, Nº 1987, 28 de julio de 1920, p. 1.

⁹⁴⁰ *La Información*, Nº 1988, 29 de julio de 1920, p. 4.

⁹⁴¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 247 y 250.

pesetas de gastos extraordinarios y un retraso de medio año en la reconstrucción, apenas iniciada, del Tranvía y se tendrá la liquidación de la huelga.

Este es el reverso. Veamos el anverso. De haber transigido con las peticiones de los huelguistas no hubiéramos sufrido, en verdad, los indicados quebrantos, pero hubiéramos gravado a perpetuidad los gastos de explotación en 155.000 pesetas anuales, que es a lo que ascendían los aumentos de jornales solicitados. Es decir, que en lugar de perder como hemos perdido *por una sola vez* 168.000 pesetas, hubiéramos tenido que perder aproximadamente igual cantidad todos los años, a menos que en vista del éxito del procedimiento no lo repitieran, como es más que probable, y no tuvieran cada año nuevas y mayores exigencias. El haber resistido la formidable acometida de los perturbadores, dominando la huelga, con grandes sinsabores, sí, pero sin acceder a una sola de las exigencias, inadmisibles todas, que la motivaron, es la paz y la tranquilidad, es el prestigio del principio de autoridad y el triunfo de la disciplina, indispensables en toda organización, es el saneamiento del personal en una selección cuidadosa del mismo, con la eliminación consiguiente de los elementos indeseables, de los que, sin la huelga, no se hubiera prescindido, es la posibilidad de la vida de la Sociedad gravemente amenazada, es su resurgimiento que no hubiera sido factible de otra suerte.⁹⁴²

Ciertamente, la dura actuación del nuevo Consejo de Administración permitió restablecer la paz social en el seno de la Compañía del Tranvía y, a lo largo de los siguientes doce años no se registró ningún conflicto laboral de relevancia. Por otra parte, el saneamiento de la situación técnica y financiera de la empresa pronto comenzó a dar sus frutos y, tras cuatro años sin repartir dividendos, en 1922 pudo ofrecer a sus accionistas una modesta remuneración del 2,5%. En los siguientes cinco ejercicios el dividendo se pudo incrementar hasta el 4% para, a partir de 1929, repartir una cifra desconocida hasta entonces en la historia de los tranvías de la capital guipuzcoana: el 6%. Además, a diferencia de lo sucedido en etapas anteriores, este dividendo procedía exclusivamente de los beneficios que generó la explotación, sin tener que recurrir para ello al crédito.

6.3.- LOS AUTOBUSES PIRATAS: COMPETENCIA Y CONTROL DEL TRANSPORTE URBANO EN SAN SEBASTIÁN

La Primera Guerra Mundial representó un hito indiscutible en el desarrollo de los transportes por carretera. Si los taxis y autobuses de París contribuyeron de forma decisiva a salvar la capital francesa del arrollador avance alemán,⁹⁴³ el empleo de toda clase de autocamiones facilitó el suministro de tropas y municiones a los campos de batalla. Más tarde, una vez finalizado el conflicto, los mercados europeos se vieron inundados de vehículos militares excedentes que se vendían a bajo precio, lo que permitió la proliferación de pequeñas empresas, muchas de ellas individuales, dedicadas al transporte de viajeros y mercancías por carretera. Por otra parte, las grandes empresas constructoras, como la española Hispano-Suiza, la francesa Berliet o la alemana Magirus, lograron importantes beneficios con los que modernizaron sus instalaciones fabriles, lo que a su vez permitió abaratar la producción. En consecuencia, en los años veinte comenzó a manifestarse un cambio en el sistema de transporte, hasta entonces prácticamente monopolizado por el ferrocarril y los tranvías, en el que la carretera adquirió, paulatinamente, un mayor protagonismo.

Por lo que respecta a San Sebastián, los primeros síntomas del cambio se manifestaron en el otoño de 1922, cuando el empresario Carmelo Alonso, fundó la Compañía de Autobuses de San Sebastián a Rentería con el propósito de implantar un servicio de transporte de viajeros por carretera en competencia con los del tranvía de

⁹⁴² CTSS, *Memoria del ejercicio de 1920*, pp. 5-6.

⁹⁴³ Pierre de Broissia, *100 ans de bus*, pp. 67-77.

San Sebastián. La noticia causó la natural alarma en el seno del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía, cuyos miembros se reunieron el 14 de octubre del mismo año para estudiar las posibles medidas a tomar para hacer frente a la concurrencia.⁹⁴⁴ Aunque en un principio se valoró la posibilidad de rebajar las tarifas o reimplantar los desaparecidos abonos con el fin de fidelizar a la clientela, finalmente se limitaron a incrementar el número de tranvías en servicio ya que consideraban que el nuevo negocio no tendría un gran porvenir.⁹⁴⁵



Imagen nº 41: A partir de 1922 se implantaron diversos servicios de autobuses en competencia con las líneas más rentables de la Compañía del Tranvía. Archivo Fototeca Kutxa.

Un año más tarde, aunque de forma involuntaria, el tranvía actuó con mayor contundencia contra el nuevo competidor. En efecto, el 14 de agosto de 1923 se rompieron los enganches de una vagoneta cargada de basura que circulaba entre Herrera y Ategorrieta. Aunque el mozo a su cargo intentó apretar los frenos, estos no funcionaron debido a su deficiente mantenimiento, por lo que el vehículo emprendió una vertiginosa marcha descendente hacia Herrera hasta colisionar con el autobús número 1 de la empresa rival que, en ese momento, se encontraba recogiendo viajeros junto a la iglesia de San Luis. Como consecuencia del accidente, fallecieron dos pasajeros del autobús y se registraron otros veinte heridos, algunos de gravedad.⁹⁴⁶

Aunque el accidente frenó la competencia durante unos días, al reducirse el número de autobuses disponibles, tras la reparación del coche dañado, realizada en los propios talleres de la Compañía del Tranvía en Ategorrieta con el fin de reducir en lo posible la indemnización al Sr. Alonso,⁹⁴⁷ ésta se volvió a intensificar. Para

⁹⁴⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, p. 42.

⁹⁴⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, pp. 95-97.

⁹⁴⁶ *El País Vasco*, Nº 111, 15 de agosto de 1923, p. 3.

⁹⁴⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, p. 123.

contrarrestar sus efectos, la empresa tranviaria decidió ajustar las marchas entre San Sebastián y Rentería con el fin de reducir el tiempo de viaje a 39 minutos, en lugar de los 45 empleados hasta entonces. De este modo, lograban hacer más atractivo su servicio frente al autobús y, además, con el mismo personal y material móvil podían dar una frecuencia de trece minutos en lugar de quince.⁹⁴⁸

Al parecer, pese a que la competencia no restó un gran número de clientes a la Compañía del Tranvía, sus resultados fueron lo suficientemente satisfactorios como para animar a otros empresarios a implantar nuevos servicios. En consecuencia, en enero de 1925 se estableció una nueva línea entre la Alameda y Venta-Berri.⁹⁴⁹

El Consejo de Administración estudió con detenimiento la nueva competencia, que ofrecía billetes por diez céntimos, frente a los quince del tranvía, pero consideraron que no merecía la pena entrar en una guerra de precios ya que la pérdida en la recaudación registrada desde la puesta en marcha de los autobuses era inferior a la que supondría reducir la tarifa del tranvía a cinco céntimos. Además, estimaban que «aun suponiendo que las recaudaciones actuales de los autobuses, en las que entra por mucho la novedad, continúan, no es un negocio remunerador, dados los gastos inherentes a ese servicio. Por tanto, no debe preocupar demasiado al Tranvía el enemigo que le ha surgido».⁹⁵⁰ Sin embargo, ante la persistencia del rival, un mes más tarde optaron por ofertar a sus clientes abonos mensuales de libre circulación por importe de doce pesetas y en marzo redujeron las tarifas a diez céntimos entre Concha y Venta Berri.⁹⁵¹ De este modo, la competencia no pudo mantenerse durante mucho tiempo y, el 14 de noviembre de 1928 se suspendió la circulación de autobuses en este trayecto.⁹⁵²

Ese mismo año de 1925 la Sociedad General de Autobuses de Madrid amenazó con implantar sus servicios en la capital guipuzcoana a gran escala. Esta empresa, vinculada al Banco Hispano Americano y a la multinacional británica Vickers, se había constituido en 1922 con el propósito de explotar una red de autobuses en competencia con las líneas de tranvías de Madrid.⁹⁵³ Así, el 9 de octubre de 1922 iniciaba su andadura con la implantación de cinco líneas atendidas con coches de la marca británica Tilling Stevens.⁹⁵⁴ Sin embargo, tanto la Sociedad Madrileña de Tranvías como el Metro de la capital hicieron frente al intruso mediante la implantación de políticas tarifarias que acabaron por ahogar a la nueva competencia.⁹⁵⁵ Así, 16 de junio de 1926 la compañía de autobuses presentó la suspensión de pagos⁹⁵⁶ y el 11 de febrero del año siguiente paralizó su actividad.⁹⁵⁷

En realidad, no parece que la Sociedad General de Autobuses de Madrid estuviese en condiciones de establecer el servicio previsto en San Sebastián, sino que más bien pretendía forzar a la Compañía del Tranvía a adquirir parte o la totalidad de sus vehículos, que comenzaban a resultar excesivos ante los malos resultados del negocio

⁹⁴⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, p. 142.

⁹⁴⁹ AMSS, Sección A, Negociado 15, 137-4, *Expediente relativo a la solicitud presentada por el Sr. Arancibia para establecer un servicio de autobuses desde el Boulevard y 137-3, Expediente relativo a la solicitud presentada por el Sr. Aristiguieta para establecer el servicio de autobuses urbanos*.

⁹⁵⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, p. 212.

⁹⁵¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, pp. 214 y 223.

⁹⁵² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, p. 19.

⁹⁵³ Alberto Lozano Courtier, «Las inversiones de Vickers en España», p. 83 y *La Gran Vida*, Nº 231, 1 de septiembre de 1922, p. 282.

⁹⁵⁴ *La Acción*, Nº 2165, 9 de octubre de 1922, p. 5.

⁹⁵⁵ *El Siglo Futuro*, Nº 5731, 5 de enero de 1926, p. 3.

⁹⁵⁶ *La Época*, Nº 26972, 17 de junio de 1926, p. 3.

⁹⁵⁷ Agustín Burgaleta, *Madrid, 101 años de tranvías*, p. 120.

en la capital de España. Sin embargo, la empresa donostiarra no se encontraba en condiciones de adquirir los autobuses ni tampoco estaba interesada en crear nuevas líneas con esta tecnología, por lo que rechazó la propuesta en la seguridad de que la sociedad madrileña no sería capaz de implantarse en la capital guipuzcoana.⁹⁵⁸

Como se ha visto, la aparición de líneas de autobuses en competencia con las de los tranvías no era un problema exclusivo de San Sebastián, sino que comenzaba a ser común a las empresas de tranvías de toda España. Para defender sus intereses, el 19 de agosto de 1926 se reunieron en la capital guipuzcoana los directores de los tranvías de Bilbao, Bilbao a Durango, Santander, Oviedo, Tolosa, Fuenterrabía y los ferrocarriles del Urola y de San Sebastián a la frontera. Fruto de este encuentro fue la redacción de un informe dirigido a la Presidencia del Consejo de Ministros, en el que se solicitaba se tomasen medidas para frenar esta competencia que consideraban desleal y que en muchas ocasiones realmente lo era, ya que carecían de las preceptivas autorizaciones gubernativas.⁹⁵⁹ Sin embargo, todo parecía indicar que, tarde o temprano, los ayuntamientos procederían a legalizar esta situación, por lo que en mayo de 1927 la Compañía del Tranvía de San Sebastián decidió estudiar un plan de servicios con autobuses combinados con los tranvías para poder presentarse a futuros concursos.⁹⁶⁰

Pese a las gestiones realizadas, la empresa donostiarra no pudo impedir que en marzo de 1929 el ayuntamiento de la capital guipuzcoana otorgase una concesión para la prestación de servicio de autobuses entre la Alameda y Venta-Berri a Vicente Macazaga. Buena idea de las pretensiones de esta clase de avispados empresarios era que, en lugar de implantar de inmediato el servicio, ofreció la transferencia de la concesión y la venta de los autobuses que disponía a la Compañía del Tranvía. La propia actitud de las autoridades municipales no deja de ser sospechosa, ya que parece que estaban más interesados en defender los negocios del concesionario que en la implantación del nuevo servicio público. De hecho, en una entrevista mantenida por el presidente y el director de la empresa tranviaria con los concejales Francisco Apalategui y José Orueta, éstos les aseguraron que, si la Compañía del Tranvía optaba por comprar la concesión, el ayuntamiento no les obligaría a implantar el servicio.⁹⁶¹

Vicente Macazaga presentó a la empresa tranviaria dos ofertas. En la primera solicitaba 43.900 pesetas por los cuatro autobuses, gastos de billeteaje y uniformes y prima por el traspaso de la concesión, mientras que en la otra demandaba 12.000 pesetas por los derechos de la concesión, conservando los autobuses en su propiedad. Sin embargo, el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía consideró sus demandas como un vulgar chantaje, y se limitó a ofrecer 5.000 pesetas por la concesión.⁹⁶² La propuesta fue rechazada por Macazaga pero, tras un largo proceso de negociaciones, se alcanzó un acuerdo por el que la empresa tranviaria compraba los derechos de éste a cambio de 9.000 pesetas, al mismo tiempo que le imponía la condición de que sus autobuses no prestasen nunca servicio en la capital guipuzcoana.⁹⁶³

Ante la creciente presión de los nuevos operadores de servicios de transporte por carretera, la Compañía del Tranvía decidió organizar nuevas fórmulas de colaboración.

⁹⁵⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, pp. 233.

⁹⁵⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, pp. 296-297.

⁹⁶⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, p. 319.

⁹⁶¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, pp. 3B-4B.

⁹⁶² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, p. 5B.

⁹⁶³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, pp. 6-8B.

Uno de estos empresarios gestionaba la línea de autobuses de San Sebastián a Oyarzun, paralela en más del 70% del trayecto al tranvía de Rentería y que realizaba cinco servicios diarios. Para evitar la competencia en el tramo común, la empresa donostiarra alcanzó en diciembre de 1929 un acuerdo por el que se establecieron billetes combinados tranvía-autobús con lo que se evitaba recorridos paralelos y, además, permitía arrebatar viajeros del ferrocarril de la frontera ya que estos autobuses dejaron de servir la estación de esta línea en las inmediaciones de Oyarzun.⁹⁶⁴

En todo caso, fue imposible impedir la proliferación de toda clase de pequeñas empresas de autobuses.⁹⁶⁵ Así, a principios de 1930 el empresario Manuel Toledo implantó una línea al barrio de Gros, en combinación con otra que atendía un recorrido transversal, no servido por la Compañía del Tranvía, entre Gros y Amara. Con el fin de afrontar la competencia, se construyó una pequeña ampliación del recorrido desde la calle Bermingham hasta el Matadero, inaugurada el 9 de mayo de 1930 y, además, se incrementó la oferta al incorporar otro coche motor al servicio de esta línea.⁹⁶⁶

En los primeros años treinta se multiplicaron las concesiones provisionales para la prestación de servicios de autobuses, favorecidas en buena medida por el vacío legal existente al respecto, situación agudizada en el caso del País Vasco por la indefinición de las competencias en la materia del Ministerio y las Diputaciones. Así, en abril de 1931, tras la renovación de sus cargos electos, el ayuntamiento volvió a otorgar una concesión para el establecimiento de una línea de autobuses entre la Alameda y Venta-Berri a la misma empresa que gestionaba los servicios a Gros.⁹⁶⁷ Poco después, los señores Eceiza y Azcoitia solicitaron a la Diputación la concesión para implantar una línea de autobuses a Rentería, que inició su andadura en octubre de 1931,⁹⁶⁸ mientras que otra sociedad estableció un segundo servicio pirata a Venta-Berri, en junio del mismo año.⁹⁶⁹ En enero de 1932 se creaba otra línea desde San Sebastián hasta Rentería a cargo del empresario irunés Zabalza⁹⁷⁰ y, por último, en julio entraba en servicio una línea de la Alameda al funicular de Igueldo.⁹⁷¹

Como sospechaban los rectores de la Compañía del Tranvía, la viabilidad de estos servicios era muy dudosa. Las empresas concesionarias carecían por lo general de recursos e incluso los autobuses que empleaban eran, en muchas ocasiones, alquilados.⁹⁷² Por otra parte, pese a que los nuevos autobuses pronto contaron con el favor del público y de la prensa, que ponderaba la calidad de los vehículos y del servicio prestado con ellos,⁹⁷³ a los elevados gastos de explotación que imponían sus motores de gasolina, se sumaba no solo la competencia del tranvía sino la de otros operadores de carretera, ya que, como se ha visto, se llegaron a implantar dos empresas de autobuses en concurrencia a Rentería y otras dos a Venta-Berri. Además, la Compañía del Tranvía intentó frenar la competencia, tanto con la mejora del servicio y la implantación de abonos, como con la obstaculización, en la medida de sus posibilidades, de la actividad de sus rivales. Así, la empresa ordenó a sus inspectores que les informasen sobre cualquier infracción que observasen en los

⁹⁶⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, p. 23.

⁹⁶⁵ AMSS, Sección A Negociado 15, H-03411-05, H-03411-09, H-03411-11 y H-03411-13.

⁹⁶⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, p. 37.

⁹⁶⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, p. 77B.

⁹⁶⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, pp. 82 y 116.

⁹⁶⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, pp. 96B-97.

⁹⁷⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, p. 125B.

⁹⁷¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, p. 129 y Nº 20, p.2..

⁹⁷² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, pp. 42B y 108B-109B.

⁹⁷³ *El Día*, Nº 397, 11 de noviembre de 1931, p. 10.

autobuses y, en consecuencia, se multiplicaron las denuncias ante el Ayuntamiento y la Diputación por todo tipo de causas, desde infracciones de tráfico, hasta por exceso de viajeros transportados, pasando por el incumplimiento de los términos de la concesión o la supresión intempestiva del servicio.⁹⁷⁴

En estas condiciones, la mayoría de estas pequeñas empresas sucumbieron. Así, el 12 de octubre de 1932, uno de los concesionarios de autobuses a Venta-Berri, Manuel Toledo, ofreció su concesión a la Compañía del Tranvía por 20.000 pesetas, pero dada la provisionalidad de la concesión, la existencia de otro operador en el mismo trayecto y la imposibilidad de impedir que se implantasen otras empresas, la oferta fue rechazada.⁹⁷⁵ Lo mismo sucedió en enero de 1933 cuando los señores Eceiza y Azcoitia, propietarios de uno de los servicios de autobuses a Rentería realizaron una oferta análoga.⁹⁷⁶

Un año más tarde, la situación de las concesiones de transporte de viajeros por carretera comenzó a regularizarse, al hacerse cargo las Diputaciones del País Vasco y Navarra de su gestión.⁹⁷⁷ Entre tanto, la concesión a Rentería del señor Zabalza había sido traspasada a otro empresario, Ignacio Urdangarín, que se vio incapaz de hacer frente a la competencia de los coches del señor Osa, quién a su vez había arrendado los derechos de Eceiza y Azcoitia sobre la misma línea.⁹⁷⁸ Sin embargo, ante el temor de que la Diputación retirase a estos últimos la concesión provisional que disfrutaban,⁹⁷⁹ pronto se avinieron a negociar con la Compañía del Tranvía su definitiva retirada a cambio de una compensación de 15.000 pesetas.⁹⁸⁰

Tras constituirse Urdangarín en el único concesionario de autobuses a Rentería, y dado que la nueva regulación del sector impedía la proliferación de nuevos servicios, la Compañía del Tranvía decidió adquirir sus derechos, así como los tres autobuses que poseía, por valor de 147.500 pesetas.⁹⁸¹ El 18 de junio de 1934, ambas partes firmaron el acuerdo de compra-venta y, a partir de esa fecha, la Compañía del Tranvía inició su primera explotación de transporte de viajeros mediante autobuses.⁹⁸² Para ello contaba con los coches heredados de Urdangarín, así como un autobús Berliet adquirido en esos días y que fue carrozado en Tolosa por la sociedad Hijos de Ildefonso Eizaguirre.⁹⁸³

Una vez cerrado el frente de los autobuses a Rentería, el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía centró su atención en las otras líneas concurrentes a Venta-Berri e Igueldo. Así, a partir de septiembre de 1934 consideró la posibilidad de solicitar las concesiones definitivas de estos dos servicios y, aunque el estallido revolucionario de octubre de 1934 paralizó momentáneamente las gestiones, en enero de 1935 se establecieron las primeras negociaciones con el concesionario de estos servicios, Juan Olasagasti, quién ofreció sus derechos, así como los cinco vehículos de su propiedad, por 75.000 pesetas.⁹⁸⁴ Sin embargo, a diferencia de Urdangarín, que contaba con dos modernos autobuses diesel Berliet, Olasagasti solamente disponía de

⁹⁷⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, pp. 131B, 139 y 148 N° 20, p. 13B, 31B, 78B, 79, 81, 89B, 105B, 151B, .

⁹⁷⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, p. 24.

⁹⁷⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, p. 39.

⁹⁷⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, p. 121.

⁹⁷⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, pp. 108B-109.

⁹⁷⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, p. 121.

⁹⁸⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, p. 122B.

⁹⁸¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, pp. 122-123.

⁹⁸² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, p. 130B.

⁹⁸³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, p. 127B.

⁹⁸⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, pp. 158 y 176.

anticuados coches con motores de gasolina que no resultaban del interés de la empresa tranviaria, por lo que finalmente, el 4 de marzo de 1935, llegaron a un acuerdo por el que le ofrecían 30.000 pesetas por su concesión bajo la condición de que no utilizase sus vehículos en nuevas líneas en competencia, ni los vendiera a otros empresarios de la ciudad.⁹⁸⁵



Imagen nº 42: En 1934 la Compañía del Tranvía estableció sus primeros servicios de autobuses para hacer frente a la creciente competencia de la carretera. En la imagen, el coche Berliet Nº 1 al paso por el puente de Santa Catalina. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Juan Olasagasti retiró sus autobuses el 15 de mayo de 1935.⁹⁸⁶ Sin embargo, en aquel momento la Compañía del Tranvía solamente había recibido dos de los cuatro autobuses que había encargado cuando se iniciaron las negociaciones a principios de año y con ellos solamente podía cubrir la línea a Venta-Berri, por lo que convino con el anterior concesionario que mantuviera el servicio a Igueldo durante algunas semanas. Finalmente, el 16 de junio de 1935 iniciaba su andadura la nueva línea de autobuses a Venta-Berri.⁹⁸⁷

Cabe señalar que, con sus autobuses, la Compañía del Tranvía estableció unos servicios claramente diferenciados de los tranvías. En ellos se redujo el número de paradas y únicamente admitían viajeros sentados. Además, resultaban más caros que los tranvías, ya que en ellos no se podía utilizar ninguna clase de abonos y nadie podía viajar gratis, ni siquiera los directivos y empleados de la empresa.

⁹⁸⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, p. 188.

⁹⁸⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, p. 196B.

⁹⁸⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 13B.

Pese a la toma de control de las líneas de Rentería, Venta Berri e Igueldo, la Compañía del Tranvía de San Sebastián todavía experimentó nuevos contratiempos en esta materia. En efecto, al amparo del Decreto promulgado por el gobierno el 19 de julio de 1934, que otorgaba preferencia absoluta a las empresas ferroviarias para solicitar concesiones de autobuses parcialmente coincidentes con sus líneas,⁹⁸⁸ la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías, titular entre otros del ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa, solicitó una concesión para la implantación de un servicio de autobuses desde la capital guipuzcoana hasta Irún y Fuenterrabía, autorización que obtuvo el 12 de julio de 1935.⁹⁸⁹

La nueva línea de autobuses era parcialmente coincidente con la de los tranvías y autobuses que explotaba la Compañía del Tranvía entre San Sebastián y Rentería pero, además, se trataba de una concesión de clase A, frente a la de clase B que disfrutaba la empresa donostiarra. En consecuencia, la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías podía disfrutar de la exclusividad en el transporte por carretera en este trayecto lo que, en definitiva, suponía la supresión de los autobuses de la Compañía del Tranvía. Ante esta situación, la negociación fue inevitable para lograr explotar por cuenta de la Sociedad Explotadora todos los servicios.

En febrero de 1936 ambas empresas alcanzaron un acuerdo por el que la Compañía del Tranvía explotaría los servicios de carretera a Rentería por cuenta de la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías, incluido, como mínimo, un viaje diario desde San Sebastián hasta Irún y Fuenterrabía.⁹⁹⁰ En consecuencia, la empresa ferroviaria pretendió iniciar el nuevo servicio a partir del 24 de febrero de 1936⁹⁹¹ pero, dada la convulsa situación social del momento, en plena segunda vuelta de las elecciones parlamentarias, el Gobernador Civil paralizó su puesta en marcha debido a que las nuevas tarifas suponían un incremento de cuarenta a cincuenta céntimos, lo que podía generar protestas entre los usuarios que podían llegar a desencadenar alteraciones del orden público.⁹⁹² Finalmente, una vez concluido el proceso electoral, los autobuses a Fuenterrabía iniciaron su andadura el 4 de marzo de 1936.⁹⁹³

La explotación de las nuevas líneas de autobuses nunca fue rentable, lo que no preocupaba en exceso al Consejo de Administración, ya que no las habían establecido con el propósito de obtener un beneficio sino de proteger a sus remuneradores servicios de tranvías.⁹⁹⁴ En todo caso, la experiencia fue efímera, ya que tras el estallido de la Guerra Civil el 18 de julio de 1936, el servicio quedó suspendido. Posteriormente, a principios de septiembre de 1936 los coches fueron incautados por los milicianos en su retirada hacia Vizcaya. Más tarde, tras la caída del Frente del Norte, la Compañía del Tranvía pudo recuperar dos vehículos completamente destrozados, mientras que los restantes quedaron en poder del ejército nacional. Finalmente, en marzo de 1938 se recuperaron otras dos unidades y las restantes al concluir el conflicto. Sin embargo, el estado de todos ellos era tan deficiente que la empresa donostiarra decidió enajenarlos en diciembre de 1939, al resultar inservibles.⁹⁹⁵

⁹⁸⁸ *Gaceta de Madrid*, Nº 201, 20 de julio de 1934, pp. 692-693.

⁹⁸⁹ *Gaceta de Madrid*, Nº 187, 6 de julio de 1935, p. 282.

⁹⁹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 73B-77.

⁹⁹¹ *El Diario Vasco*, Nº 386, 21 de febrero de 1936, p. 2.

⁹⁹² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 78.

⁹⁹³ *El Diario Vasco*, Nº 397, 5 de marzo de 1936, p. 9.

⁹⁹⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, p. 196.

⁹⁹⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 22*, p. 58B.

Tabla 28.- Parque de autobuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1934-1936)			
Número	Constructor	Matrícula	Observaciones
-	Citroën	SS-8249	Adquirido a Urdangarín. Motor de gasolina, por lo que apenas prestó servicio. Baja en 1935.
1	Berliet	SS-8792	Adquirido a Urdangarín. Permaneció en San Sebastián tras la retirada republicana.
2	Berliet	SS-8889	Adquirido a Urdangarín. Incautado por las tropas republicanas en septiembre de 1936, fue localizado en Bilbao, sin motor ni bomba, en junio de 1937. Posteriormente fue requisado por el ejército nacional y recuperado en marzo de 1938. Vendida la carrocería a Eloy Muñoz García en noviembre de 1939.
3	Berliet	SS-9203	El chasis fue adquirido a Urdangarín. Incautado por las tropas republicanas en septiembre de 1936, fue localizado en Solares en septiembre de 1937. Regresa, destrozado y a falta de motor, ruedas y asientos, en diciembre de 1937. Vendido en diciembre de 1939.
4	Berliet	SS-9622	Adquirido en febrero de 1935. Permaneció en San Sebastián tras la retirada republicana. Vendido en diciembre de 1939.
5	Berliet	SS-9623	Adquirido en febrero de 1935. Incautado por las tropas republicanas en septiembre de 1936, fue localizado en Laredo en septiembre de 1937 pero fue requisado por el ejército nacional hasta aparecer, en julio de 1939, en las cocheras de la empresa Tranvías de Zaragoza. Vendido en diciembre de 1939.
6	Magirus	SS-9671	Adquirido en febrero de 1935. Incautado por las tropas republicanas en septiembre de 1936, fue localizado en Bilbao en julio de 1937. Recuperado en marzo de 1938. Vendido en octubre de 1944.
7	Magirus	SS-9674	Adquirido en febrero de 1935. Incautado por las tropas republicanas en septiembre de 1936, fue localizado en Torrelavega en septiembre de 1937. Llega a San Sebastián, destrozado, en diciembre del mismo año. Vendido en octubre de 1944.
8	Magirus	SS-9963	Adquirido en octubre de 1935. Incautado por las tropas republicanas en septiembre de 1936, fue localizado en Laredo en septiembre de 1937. Posteriormente fue requisado por el ejército nacional y recuperado en Burgos en abril de 1939. Vendido el chasis en octubre de 1941.

6.4.- REPÚBLICA Y CONFLICTIVIDAD SOCIAL

La conflictividad social que vivió la Compañía del Tranvía en los últimos años de segunda década del siglo quedó superada tras la dura huelga de 1920, la derrota del Sindicato de Tranviarios de San Sebastián a Rentería y la expulsión de sus principales cabecillas. Aunque los siguientes años, en el contexto de la Dictadura del general Miguel Primo de Rivera, no estuvieron exentos de desencuentros entre la empresa y su personal, su repercusión fue más limitada.

En plena dictadura se pudo constatar el rebrote de actividad sindical en el seno de la Compañía del Tranvía, gracias a la colaboración de la policía secreta que, en julio de 1925, informó a la empresa sobre los intentos que realizaban desde la Casa del Pueblo para reorganizar el Sindicato de Tranviarios. En respuesta, el Consejo de Administración procedió al inmediato despido del cobrador Modesto Arija, que había ingresado en la empresa tras la huelga de 1920 y, además, estableció una férrea vigilancia sobre el veterano conductor Balbino Casares.⁹⁹⁶

Meses después, el 3 de diciembre, dos representantes de los trabajadores, los señores Sesma y Ruiz, solicitaron a la empresa la reducción de la jornada de trabajo a ocho horas. Aunque, en principio, ésta se había implantado tras la huelga de 1920, en posteriores negociaciones, los trabajadores aceptaron trabajar diez horas diarias a cambio de ver incrementados sus haberes en 1,50 pesetas diarias, por lo que la nueva pretensión fue de inmediato rechazada por el Consejo de Administración, salvo que ésta supusiera la renuncia a dicho aumento.⁹⁹⁷

Ante la respuesta del Consejo de Administración, un grupo de trabajadores, acompañados por Luis Iglesias, el antiguo presidente del Sindicato de Tranviarios, denunciaron la situación ante Magistratura. Como consecuencia de dicha reclamación, el Inspector de Trabajo realizó una visita a la empresa y, tras constatar la veracidad de la denuncia, exigió el inmediato establecimiento de la jornada de ocho horas, aunque, tras atender las alegaciones presentadas por la empresa, rebajó el tono de su demanda y únicamente aconsejó su implantación.⁹⁹⁸

Al ver que sus demandas no eran atendidas, a principios de enero de 1926 los trabajadores amenazaron con declararse en huelga. En esta ocasión, su actitud encontró el apoyo de los medios de comunicación y de las autoridades, por lo que, tras la mediación del Gobernador Civil, la empresa aceptó implantar la jornada de ocho horas sin que ello supusiera una merma de consideración en los jornales de los trabajadores, ya que la medida solamente supondría un sobre coste de 18.000 pesetas.⁹⁹⁹ La nueva jornada se implantó a partir del 1 de febrero de 1926.¹⁰⁰⁰

En esos mismos años, y como consecuencia de la aprobación del Real Decreto de Organización Corporativa Nacional impulsado por la Dictadura, fue preciso proceder a la elección de vocales para el comité paritario. Por la parte patronal no hubo mayor inconveniente para la designación de los cargos, para los que fueron elegidos el presidente, Ramón Machimbarrena, el vocal Luis Díez de Güemes y el director de la explotación, Jaime Egaña. Sin embargo, para la elección de los representantes de los trabajadores se presentaba el inconveniente de que no existía ninguna organización sindical. Por ello, y ante el temor de que la nueva institución pudiera ser copada por personas afines al antiguo sindicato socialista, el Consejo de Administración fomentó la formación de un Sindicato Profesional Tranviario Libre, dirigido por cuadros de confianza.¹⁰⁰¹

⁹⁹⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, pp. 243-244.

⁹⁹⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, pp. 262-263.

⁹⁹⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, pp.265, 267 y 269.

⁹⁹⁹ *El País Vasco*, Nº 853, 5 de enero de 1926, p. 3.

¹⁰⁰⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, pp.272-273.

¹⁰⁰¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, pp. 10-11.



Documento nº 23: Plano de San Sebastián de finales de los años veinte. En color rojo figuran las líneas de tranvías de la ciudad. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

El nuevo sindicato, al que ante la falta de otra alternativa se afiliaron la mayor parte de los trabajadores, contó con todo el favor de la empresa, que le cedió un local en el sótano del edificio de oficinas para la celebración de sus reuniones y el desarrollo de sus actividades. Además, colaboró en la constitución de una cooperativa de consumo, que inició sus actividades el 1 de octubre de 1930.¹⁰⁰²

Pese al aparente control sobre la plantilla a través del Sindicato Profesional Tranviario Libre, pronto se pudieron constatar los primeros síntomas de desencuentro. En efecto, ya en agosto de 1930 el Consejo de Administración tuvo noticias de que algunos trabajadores intentaban organizar una huelga para el día de la Virgen o para las regatas de septiembre, fechas en las que el tranvía registraba una afluencia extraordinaria de viajeros y se llegó a deliberar sobre la conveniencia de expulsar de la empresa a los empleados más significados en la organización de la protesta. Sin embargo, una vez consultado el asunto con el presidente del Comité Paritario y el Gobernador Civil, desistieron de su idea inicial ya que las autoridades temían que en ese caso estallarían de inmediato la huelga y que ésta podría ser secundada por los trabajadores de otras empresas.¹⁰⁰³ Para intentar frenar esta amenaza, en octubre del mismo año, una vez pasada la temporada estival, los rectores de la Compañía del Tranvía aprovecharon la habitual reducción de plantilla que se realizaba en estas fechas para, en lugar de respetar la antigüedad de los eventuales, despedir a cuatro de los agentes que más se habían destacado en promover los movimientos reivindicativos.¹⁰⁰⁴

Los trabajadores despedidos reaccionaron exigiendo al Sindicato Profesional Tranviario Libre la convocatoria urgente de una asamblea para tratar el tema y, tras consultar con el Consejo de Administración, finalmente accedieron a celebrar la reunión la noche del viernes 31 de octubre, con asistencia de 138 trabajadores y de un delegado del Gobierno Civil. Sin embargo, debidamente aleccionada, la directiva del

¹⁰⁰² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, pp. 37 y 50-51.

¹⁰⁰³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, pp. 45 y 46.

¹⁰⁰⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, pp. 53-54.

sindicato rechazó apoyar a los despedidos, al considerar que, al no ser ya trabajadores de la empresa, tampoco podían ser afiliados del sindicato.¹⁰⁰⁵

Ante el nulo apoyo del Sindicato Profesional Tranviario Libre, los despedidos recurrieron a las organizaciones obreras de la ciudad y, el 4 de mayo de 1931, pocos días después de proclamarse la República, organizaron una asamblea para constituir un nuevo sindicato afín a la Casa del Pueblo.¹⁰⁰⁶ El Consejo de Administración logró infiltrar en la reunión a agentes de su confianza que al día siguiente informaron que, en efecto, se había constituido el sindicato con el apoyo de 88 trabajadores. Una semana más tarde, la nueva organización ya contaba con 150 afiliados y a finales de mes la cifra ascendía a 182.¹⁰⁰⁷

El 28 de mayo de 1931 se produjo el primer encuentro entre la directiva del nuevo Sindicato de Tranviarios y el Consejo de Administración de la Compañía, en el que presentaron las siguientes reivindicaciones:

- Reconocimiento del sindicato y sus delegados.
- Jornal mínimo de ocho pesetas para el personal de movimiento.
- Jornada de ocho horas y abono con el 50% de incremento de las dos primeras horas extra y con el 100% las siguientes.
- Limitar los despidos a los que cometan fraude. En caso de exceso de personal, el único criterio será el del escalafón.
- Descanso semanal retribuido.
- Readmisión de los cuatro trabajadores despedidos el otoño anterior.¹⁰⁰⁸

El Consejo de Administración únicamente aceptó, como tampoco podía ser de otro modo, la demanda de reconocimiento del nuevo sindicato. Respecto al aumento de los jornales, admitió un máximo de 7,50 pesetas mientras que únicamente estaba dispuesta a abonar un 35% más por las dos primeras horas extra y un 50% por las restantes. Tampoco admitió que la única causa de despido fuera el fraude, ya que consideraban que también debían serlo la indisciplina, el abandono del servicio, la inmoralidad notoria y ostensible, la embriaguez, la condena de los Tribunales de Justicia o la reiteración de accidentes. Asimismo, se negaron al descanso semanal retribuido y a readmitir a los despedidos el otoño anterior.¹⁰⁰⁹

El conflicto entró en vías de solución gracias a la mediación del Comité Paritario y tras una larga y tensa reunión se alcanzó un acuerdo por el que el personal de Movimiento recibiría un jornal que oscilaría entre las 7,50 y 8,50 pesetas según su categoría, mientras que los de nuevo ingreso percibirían 6,50 pesetas y las horas extras se abonarían con un 40% de gratificación. Todo ello representaba un aumento de los gastos de explotación cifrado en unas 10.000 pesetas, suma que, según el Consejo de Administración, «podemos aceptar muy satisfechos». Así, sus miembros se congratulaban de la «solución amistosa del difícil pleito, sin más concesiones que las hechas, que encajan holgadamente dentro de las posibilidades del negocio».¹⁰¹⁰

Este primer logro sindical, en el nuevo contexto político de la República, pronto se vio empañado por la ruptura de la unidad de acción como consecuencia de la adhesión del Sindicato Tranviario de San Sebastián a Rentería a la Unión General de Trabajadores en agosto de 1931. La decisión fue contestada por un grupo de trabajadores ideológicamente afines al nacionalismo vasco, liderados por los agentes Fuentes, Bustos, Elgarresta y Pérez de Pipaon, quienes pretendían que el sindicato se integrase en una organización próxima a dichos postulados políticos: Solidaridad de

¹⁰⁰⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, pp. 56-57.

¹⁰⁰⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, p. 78.

¹⁰⁰⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, pp. 79-81, 81B y 84.

¹⁰⁰⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, pp. 85-87.

¹⁰⁰⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, pp. 87-94.

¹⁰¹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, p. 96.

Trabajadores Vascos. En respuesta, el sindicato socialista procedió a su expulsión, al mismo tiempo que solicitó a la empresa que estableciese turnos independientes para dichos agentes que, ese mismo mes, procedieron a la constitución de la Agrupación de Obreros Vascos Tranviarios de San Sebastián.¹⁰¹¹

En los meses siguientes, la labor modernizadora de la República en materia social y legislativa comenzó a dar sus frutos. Una de las actuaciones más destacadas en esta materia fue la nueva Ley de Contratos de Trabajo promulgada en noviembre de 1931 que, por primera vez en la historia de España, regula aspectos hoy en día tan evidentes pero que hasta entonces resultaban una inalcanzable utopía para la clase obrera, como es el caso de las vacaciones pagadas, en concreto, de siete días anuales. Además, incluía otras mejoras como el descanso semanal, la posibilidad de disfrutar un día libre retribuido en caso de fallecimiento de un allegado o la regulación del derecho a la huelga, que nunca podía suponer, como hasta entonces, la rescisión del contrato de trabajo.¹⁰¹² La implantación de estas mejoras fue valorada por la Compañía del Tranvía de San Sebastián en un incremento del gasto anual de unas 10.000 pesetas.¹⁰¹³

Tal y como señalaba la nueva legislación, en junio de 1932 el Sindicato de Tranviarios de San Sebastián a Rentería exigió a la Compañía la implantación del descanso semanal. En respuesta, Consejo de Administración informó al sindicato que aceptaba la demanda, siempre y cuando no se abonase jornal alguno por el día de descanso, lo que pronto suscitó la reacción de los afiliados a la Agrupación de Obreros Vascos Tranviarios de San Sebastián, que preferían el sistema anterior de descanso quincenal retribuido. Sin embargo, el sindicato socialista, mayoritario en la empresa, insistió en su postura, por lo que, a partir del 7 de noviembre de 1932 se implantó el descanso semanal que, a partir de abril de 1933, tras una amenaza de huelga, comenzó a ser retribuido con medio jornal.¹⁰¹⁴

Meses más tarde, en plena temporada de verano, se suscitó un nuevo conflicto entre la empresa y sus trabajadores, con motivo del despido del conductor José Larzabal por haber puesto su tranvía en marcha cuando todavía subían viajeros, lo que estuvo a punto de provocar un grave accidente. Dado que dicho empleado ya estaba apercibido, la empresa decidió su expulsión, pero el imputado apeló al Gobernador Civil y al sindicato de tranviarios, que amenazó con ir a la huelga el 20 de agosto. Para evitar males mayores y la grave pérdida de recaudación que supondría el paro, el Consejo de Administración decidió finalmente su readmisión.¹⁰¹⁵

Conjurada la amenaza de huelga, la Compañía del Tranvía no pudo evitar que sus servicios se vieran afectados por diversas huelgas de carácter general convocadas en San Sebastián en esos años. Ya a principios de 1932, la ciudad había vivido una huelga general los días 9 y 10 de enero en protesta por los trágicos sucesos de Arnedo, jornadas en las que la circulación de los tranvías quedó paralizada por completo.¹⁰¹⁶ Un año más tarde, el 8 de septiembre de 1933, la Unión General de Trabajadores y la Confederación Nacional del Trabajo convocaron una jornada de lucha en solidaridad con la huelga que plantearon los carroceros de la ciudad durante la negociación de su convenio.¹⁰¹⁷ En esta ocasión, el servicio también se vio afectado, ya que únicamente acudieron al trabajo los afiliados a la Agrupación de Obreros Vascos Tranviarios y, además, por la tarde, un sabotaje interrumpió la línea de alimentación de corriente eléctrica entre la central de Berchín y Ategorrieta.¹⁰¹⁸

¹⁰¹¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, pp. 100B, 102 y 104.

¹⁰¹² *Gaceta de Madrid*, Nº 326, 22 de noviembre de 1931, pp. 1130-1138.

¹⁰¹³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, p. 126.

¹⁰¹⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, pp.137, 148, 149 y Nº 20, pp. 25B, 43B y 46.

¹⁰¹⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, pp. 66B-67B.

¹⁰¹⁶ *El Día*, Nº 667, 12 de enero de 1932, pp. 1-5.

¹⁰¹⁷ *El Día*, Nº 944, 8 de septiembre de 1933, pp. 1-2.

¹⁰¹⁸ *El Día*, Nº 945, 9 de septiembre de 1933, pp. 3-4.

Dos meses más tarde, el 11 de diciembre de 1933, se registró una nueva jornada de huelga general, en este caso impulsada por el sindicato anarquista Confederación Nacional del Trabajo, como parte de un movimiento revolucionario contrario al triunfo de las candidaturas de derechas en las elecciones recientemente celebradas en España. Nuevamente el servicio se vio restringido a dos coches por línea, conducidos una vez más por trabajadores afiliados al sindicato nacionalista Agrupación de Obreros Vascos Tranviarios, protegidos por agentes de la Guardia Civil, del cuerpo de Miqueletes y del Ejército, lo que no impidió que se produjesen algunos altercados con apedreamiento de tranvías e, incluso, algunos tiroteos.¹⁰¹⁹

En abril de 1934 se registró una nueva huelga general, en este caso auspiciada en toda España por las juventudes de las organizaciones políticas de izquierda en protesta por los acontecimientos acaecidos durante la concentración de las Juventudes de Acción Popular en El Escorial. El 24 de abril la ciudad quedó paralizada y únicamente salieron a las calles una docena de tranvías, en este caso conducidos por soldados del cuerpo de Ingenieros escoltados por la Guardia Civil. El reducido servicio prestado de este modo tampoco estuvo exento de contratiempos, con diversos apedreamientos y el lanzamiento de un artefacto explosivo contra un tranvía a su paso por la calle Oquendo, suceso que, afortunadamente, se saldó sin graves consecuencias.¹⁰²⁰

Estos paros, de veinticuatro horas, únicamente fueron el preludeo de la huelga revolucionaria de octubre de 1934 que, con especial virulencia en Asturias, también afectó a la práctica totalidad del tejido industrial del País Vasco. En San Sebastián el conflicto se desató a partir del viernes 5 de octubre y, de inmediato repercutió en el normal desarrollo del servicio de tranvías. En efecto, ese día los trabajadores de la Compañía no se presentaron al servicio y los primeros coches, conducidos por soldados del cuerpo de Ingenieros y custodiados por la Guardia Civil y la Guardia de Asalto, no salieron a circular hasta el mediodía. Las jornadas siguientes, el servicio se efectuó del mismo modo y, además, la noche del 8 de octubre se registró un tiroteo en las cocheras de Ategorrieta que fue rápidamente repelido por las fuerzas de seguridad. A partir del 10 de octubre, el Gobernador Civil decretó la militarización de los servicios públicos de la ciudad. En consecuencia, los tranvías fueron conducidos por empleados de la Compañía provistos de un brazalete con la leyenda «movilizado» y protegidos por la policía. De este modo, a partir del jueves 11 el servicio recuperó la normalidad.¹⁰²¹

A raíz de estos sucesos, la empresa despidió a diez de los trabajadores que más se significaron durante el estallido revolucionario, muchos de ellos miembros de la directiva del Sindicato Tranviario de San Sebastián a Rentería como es el caso del presidente, Evaristo Sotomayor, y de los vocales Daniel Martínez, Primitivo Montoya, Felipe Abascal, Víctor Luzuriaga y el obrero Bárcena, que había sido detenido por la fuerza pública durante los disturbios. Además, degradaron en sus cargos al inspector Zuloaga y al encargado de cocheras Galarreta.¹⁰²² Cabe señalar que Daniel Martínez recurrió esta decisión al alegar que se encontraba de baja médica desde el 3 de octubre, motivo por el que no se presentó al trabajo, pero la empresa desestimó sus pretensiones al tener noticias de su participación activa en los altercados que se vivieron en la ciudad en esas jornadas.¹⁰²³ Posteriormente, aunque el propio Gobernador intercedió por los despedidos al sugerir a la Compañía que los readmitiera de cara al refuerzo de la plantilla que anualmente se realizaba en vísperas de la temporada estival y aunque tras la demanda ante el Jurado Mixto se condenó a la empresa a readmitir a Daniel Martínez, lo cierto es que ninguno de ellos recuperó su antiguo puesto de trabajo hasta el 26 de febrero de 1936, tras aprobar el Consejo de

¹⁰¹⁹ *El Día*, N° 1025, 12 de diciembre de 1933, pp. 5-6.

¹⁰²⁰ *El Día*, N° 1139, 24 de abril de 1934, pp. 1, 5 y 10.

¹⁰²¹ *El Día*, N° 1280, 12 de octubre de 1934, pp. 1-10.

¹⁰²² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, p. 163.

¹⁰²³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, p. 164B.

Ministros del nuevo gobierno del Frente Popular la readmisión de todos los despedidos con motivo de los sucesos de octubre de 1934.¹⁰²⁴

Por el contrario, en noviembre de 1935 el Gobierno concedió un total de 17 cruces de la Orden del Mérito Militar a los miembros del Consejo de Administración, director y mandos intermedios que se mantuvieron en sus puestos durante las trágicas jornadas de la huelga revolucionaria.¹⁰²⁵ Por su parte, la empresa decidió aportar 2.000 pesetas a la suscripción abierta en beneficio de las fuerzas del Ejército que contribuyeron a sofocar la revuelta y, además, aprobó participar con otras 1.000 pesetas a las campañas de difusión de la doctrina social cristiana entre los trabajadores como contraposición a los postulados de la izquierda, «trabajo que se ha tenido abandonado hasta ahora y que es necesario emprender decididamente y con fe y entusiasmo y convencidos al propio tiempo de que sus resultados no han de ser inmediatos sino a plazo largo».¹⁰²⁶

Tras la derrota de las fuerzas sindicalistas, a lo largo de 1935 no se registraron más movimientos reivindicativos. Es más, por primera vez en cinco años, el primero de mayo, Fiesta de los Trabajadores, no se interrumpió el servicio, tal y como se había convertido en costumbre desde la proclamación de la República. Con este motivo, el Ministerio de Obras Públicas dictó una orden en la que exigía la normal prestación de los servicios públicos y añadía que «perderán todos sus derechos los que no se presentaran al trabajo en los servicios públicos».¹⁰²⁷ Ante esta amenaza, los trabajadores de la Compañía del Tranvía prestaron el servicio con normalidad, por lo que fue innecesario el ofrecimiento realizado por las Juventudes de las Derechas Vascas Autónomas, que había preparado varios equipos de conductores y cobradores para poder sustituir a los empleados de la empresa en caso de que éstos no se presentasen.¹⁰²⁸

Tras la victoria de las fuerzas de izquierda agrupadas en el Frente Popular, la situación cambió de forma radical. Además de verse obligada a readmitir a los diez trabajadores despedidos a raíz de los sucesos de octubre de 1934 y de indemnizarlos con la suma de 13.988,60 pesetas por los salarios no abonados durante el tiempo transcurrido,¹⁰²⁹ los sindicatos exigieron la inmediata renegociación de las Bases del contrato de trabajo y, ante el lento desarrollo del proceso, decidieron promover una nueva huelga que, además, se solidarizó con la que sostenían sus colegas del Tranvía de San Sebastián a Tolosa en aquellas fechas.¹⁰³⁰ El paro, iniciado el 26 de mayo de 1936, no afectó, en principio, al personal adscrito a los autobuses, por lo que estos se presentaron en sus puestos de trabajo. Sin embargo, el Consejo de Administración decidió que era más prudente que no éstos no prestaran servicio, por lo que los transportes urbanos de la ciudad quedaron paralizados durante diez días.¹⁰³¹

Mientras los tranvías permanecían paralizados en solidaridad con los de Tolosa, ante el estancamiento de las negociaciones para sus propias Bases de trabajo, el Gobernador decidió promulgar un laudo que fue aceptado por ambas partes el 4 de junio. Entre las novedades más destacadas del acuerdo firmado se encontraba el hecho de que, por primera vez en la historia de la Compañía, el sueldo se estipulaba mensualmente, y no en jornales diarios como hasta entonces. De este modo, se consolidaba el descanso semanal retribuido y la jornada semanal de 48 horas, con un salario de 300 pesetas mensuales para cobradores y conductores. Además, se ampliaron las vacaciones pagadas a 10 días al año y se establecieron siete días de permiso retribuido por matrimonio, así como la ampliación de la cobertura por baja laboral de cuatro meses de sueldo entero y otros ocho de medio sueldo. También se

¹⁰²⁴ *Gaceta de Madrid*, Nº 61, 1 de marzo de 1936, p. 1.762.

¹⁰²⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 55B.

¹⁰²⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, pp. 164, 182B-183.

¹⁰²⁷ *Gaceta de Madrid*, Nº 113, 24 de abril de 1935, pp. 682-683.

¹⁰²⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 5.

¹⁰²⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, pp. 17B-18, 43B, 56B, 80B y 97.

¹⁰³⁰ *El Día*, Nº 1786, 27 de mayo de 1936, p. 6.

¹⁰³¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 99B.

aprobó la constitución de un Montepío en el plazo de dos meses, aunque el estallido de la Guerra Civil pocos días más tarde paralizó su implantación. La empresa consideró que las nuevas conquistas sociales de sus trabajadores supondrían un gasto añadido de 150.000 pesetas.¹⁰³²

La aprobación de las nuevas Bases no implicó la automática reanudación del servicio, ya que se mantuvo el paro en solidaridad con los tranviarios de Tolosa hasta que estos últimos también resolvieron sus conflictos laborales tres días más tarde. Así, a partir del 7 de junio el servicio de los tranvías urbanos de San Sebastián recuperó la normalidad.¹⁰³³ De este modo se resolvía el último conflicto laboral antes del estallido de la Guerra Civil y la consiguiente represión de toda actividad sindical.

6.5.- LA EXPLOTACIÓN: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO Y RESULTADOS

Tras superar la grave crisis financiera y tecnológica que atravesó la Compañía del Tranvía de San Sebastián entre 1918 y 1920, el negocio dio pronto síntomas de rápida recuperación, de modo que en 1921 el coeficiente de explotación ya se pudo situar en un razonable 63,5%. A lo largo de los años siguientes, éste índice todavía mejoró sustancialmente, hasta registrar en 1929 un magnífico 49,7%. Sin lugar a dudas, estas cifras están fundamentadas en el constante incremento de los viajeros transportados, ya que los restantes conceptos como las mercancías, la venta de energía a terceros o el peaje que abonaban los tranvías de Tolosa y los de la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías por utilizar sus vías, se mantuvieron estables en este periodo.

En efecto, entre 1921 y 1929 los ingresos experimentaron un aumento del 35,3%, hasta alcanzar la suma de 1.831.474,77 pesetas, mientras que la evolución de los gastos fue notablemente inferior en este periodo, con un incremento de tan solo el 5,9%, hasta situarse en 1929 en 911.807,83.

El inicio de la grave crisis económica de 1929 ralentizó el constante incremento del número de viajeros transportados, pero éstos siguieron en aumento gracias a las políticas tarifarias impuestas por la empresa para frenar la creciente competencia de los autobuses. De este modo, en 1933 se alcanzó el máximo de clientes en un ejercicio, con un total de 12.630.979 pasajeros, cifra que en los siguientes ejercicios decrecería levemente, por una parte como consecuencia de la huelga de octubre de 1934 y, más tarde, por la desaparición de las reducciones de tarifas, al tomar la Compañía el control de los autobuses. Por su parte, la recaudación se estancó, al registrar tan solo un leve incremento del 3,3% entre 1929 y 1935, mientras que el gasto experimentó una rápida tendencia al alza, en buena medida como consecuencia de las conquistas sociales logradas por los trabajadores durante la República. De este modo, éstos se vieron incrementados en un 31,3% en el mismo periodo. En consecuencia, el coeficiente de explotación se situó en el 64,1%.

En todo caso, el saneamiento de las finanzas de la empresa realizado a principios de los años veinte permitió frenar el endeudamiento y reducir por tanto las obligaciones financieras, de modo que pese al deterioro del coeficiente de explotación en los años treinta, fue posible repartir entre los accionistas un razonable dividendo del 6%. Además, no fue preciso poner en circulación 3.000 acciones que permanecían en cartera desde la emisión realizada en 1918. Por otra parte, con los recursos generados por la explotación, la Compañía pudo reducir progresivamente su deuda mediante la compra de obligaciones disponibles en el mercado en sucesivas operaciones realizadas entre 1925 y 1936 y que permitieron el rescate anticipado de 950 títulos de deuda así como la incorporación a su cartera de 185 acciones propias.¹⁰³⁴ Incluso, al cierre del ejercicio de 1935 el Consejo decidió destinar 100.000 pesetas del beneficio previsto en dicho año para realizar una amortización extraordinaria de 200 pesetas.¹⁰³⁵

¹⁰³² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, pp. 101-103 y 104.

¹⁰³³ *El Día*, Nº 1796, 7 de junio de 1936, p. 2.

¹⁰³⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, pp. 247 y 368, Nº 19, pp. 10, 51, 64, 71 y 82B, Nº 20, pp. 8, 28B, 30B, 82B, 89B, 98B, 103B, 104B, 118B, 119, 161B, 171 y 189, Nº 21, pp. 13, 72B, 83 y 84.

¹⁰³⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 60.

Tabla 29.- Resultados de explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1918-1935)						
Año	Ingreso viajeros	Viajeros	Ingresos totales	Gastos	Coeficiente	Dividendo
1918	953.105,41	5.821.466	953.105,41	720.999,62	75,6	-
1919	990.203,05	5.469.809	1.080.501,45	819.691,84	75,86	-
1920	834.304,13	3.897.138	920.161,68	656.152,37	71,3	-
1921	1.224.517,05	6.243.934	1.353.037,48	860.408,77	63,5	-
1922	1.346.747,00	7.407.680	1.490.771,61	875.361,37	58,7	2,5%
1923	1.419.655,35	8.845.870	1.555.711,16	940.666,19	60,4	4%
1924	1.504.149,90	9.364.501	1.631.721,83	875.659,01	53,6	4%
1925	1.445.427,55	9.064.606	1.570.667,29	883.269,10	56,2	4%
1926	1.465.268,50	9.445.154	1.585.260,00	929.547,50	58,6	4%
1927	1.483.137,45	9.447.982	1.609.731,64	916.790,97	56,9	4%
1928	1.584.312,20	10.076.717	1.728.865,08	904.103,63	52,29	5%
1929	1.685.801,85	10.937.271	1.831.474,77	911.807,83	49,7	6%
1930	1.838.277,20	11.952.651	1.984.833,01	989.180,77	49,8	6%
1931	1.856.314,90	12.214.082	1.956.273,09	1.083.645,28	55,3	6%
1932	1.791.937,95	12.290.030	1.892.602,29	1.128.854,76	59,6	6%
1933	1.850.187,35	12.630.979	1.942.870,96	1.186.380,51	61,1	6%
1934	1.744.749,20	11.988.544	1.832.887,17	1.176.323,41	64,1	6%
1935	1.772.356,30	12.235.146	1.867.522,44	1.197.405,79	64,1	6%

Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, Memorias, 1918-1935

Cabe señalar que, pese a los aumentos de tarifas implantados a partir de 1918, el tranvía fue perdiendo en estos años el carácter elitista de antaño. Muestra de su creciente popularización es que, entre 1921 y 1935 se duplicó el número de los viajeros/kilómetros transportados, hasta alcanzar los más de doce millones de clientes anuales. Por otra parte, aunque la temporada estival mantuvo su tradicional protagonismo, el incremento de la demanda a lo largo de los restantes meses del año hizo que el porcentaje pasara del 38,6% correspondiente a los meses de julio, agosto y septiembre en 1921, al 34,2% en 1935.

Tabla 30. Recaudación mensual por transporte de viajeros de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1921, 1925, 1930 y 1935)

	1921	1925	1930	1935
Enero	74.162	103.898	131.828	126.086
Febrero	65.974	87.773	110.251	105.732
Marzo	75.605	94.497	130.025	122.931
Abril	74.020	100.821	128.069	125.813
Mayo	84.192	107.705	131.261	133.710
Junio	88.436	114.772	144.217	147.635
Julio	134.498	149.757	183.360	184.915
Agosto	184.313	193.791	246.654	227.484
Septiembre	154.217	168.798	206.881	194.397
Octubre	113.556	115.905	150.863	137.477
Noviembre	86.241	101.545	136.853	125.695
Diciembre	89.402	106.251	138.010	140.374
Total	1.224.722	1.445.427	1.838.277	1.772.356

Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, Libro de recaudación, 1920-1935.

Gracias a los buenos resultados obtenidos durante estos quince años, la gestión del Consejo de Administración no fue cuestionada en las diversas Juntas de Accionistas celebradas en este periodo y el relevo de sus miembros únicamente se debió a su fallecimiento o a la renuncia voluntaria. Cabe señalar la permanencia continuada en la presidencia, durante los quince años transcurridos entre 1920 y 1935, de Ramón Machimbarrena, así como del director-gerente Jaime Egaña.

Por último, cabe señalar la paulatina toma de posiciones del Banco Guipuzcoano en el accionariado de la Compañía del Tranvía. La entidad financiera adquirió en 1924 un primer paquete de 88 títulos que, poco a poco, fue ampliado hasta alcanzar en 1935 las 613 acciones.¹⁰³⁶ Tras la Guerra Civil, este banco se convertiría en el accionista de referencia del transporte urbano de San Sebastián. Es preciso recordar la presencia de accionistas comunes en los Consejos de Administración de ambas entidades, como es el caso del propio presidente de la Compañía del Tranvía, Ramón Machimbarrena, consejero de la entidad de crédito entre 1925 y 1935, José Manuel Oa, que lo fue entre 1908 y 1929, Eustaquio Inciarte, desde 1918 hasta 1924 y José de Egaña, entre 1930 y 1961, sin olvidar que el antiguo presidente del Consejo de la Compañía del

¹⁰³⁶ CTSS, *Memoria del ejercicio de 1924*, p. 14 y AMVF, Fondo CTSS, *Junta General de Señores Accionistas del día 2 de marzo de 1936*, p. 5.

Tranvía, Alberto Elósegui, cesó en su cargo en 1918 para ocupar el cargo de director gerente del Banco Guipuzcoano hasta 1923.¹⁰³⁷

Tabla 31.- Miembros del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1918-1935)		
Nombre	Cargo	Años
Alberto Elósegui	Presidente	1918
Eustaquio Inciarte	Presidente	1918-1920
José Elósegui	Presidente	1920
Ramón Machimbarrena	Presidente	1920-1935
Eustaquio Inciarte	Vicepresidente	1918
Ignacio M ^a Echaide Lizasoain	Vicepresidente	1918-1919
Juan José Prado	Vicepresidente	1919-1920
Pedro Cándido Bidaguren	Vicepresidente	1920-1930
José de Egaña	Vicepresidente	1930-1935
Ignacio M ^a Echaide Lizasoain	Vocal	1918
Manuel Lizasoain Minondo	Vocal	1918-1919
Jaime Egaña	Vocal	1918
Jorge de Satrústegui	Vocal	1918-1920
Juan José Prado	Vocal	1918-1919
José María Soroazabal	Vocal	1919-1920
Pedro Cándido Bidaguren	Vocal	1919-1920
José Elósegui	Vocal	1920-1925
Luis Díez de Güemes	Vocal	1920-1931
Fernando Salazar	Vocal	1920-1921
José de Egaña	Vocal	1921-1930
Alberto Elósegui	Vocal	1925-1930
Ladislao Echaide	Vocal	1930-1935
Vicente Prado	Vocal	1930-1934
José Manuel Oa	Vocal	1931-1935
Antonio Iturriagoitia	Vocal	1935
Jaime de Egaña	Director-Gerente	1918-1935
Pío Guerendaín	Secretario	1918
Fuente: <i>Memorias de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1903-1917</i>		

¹⁰³⁷ Montserrat Gárate Ojanguren, *La historia de un Banco regional, Banco Guipuzcoano, 1899-1999*, pp. 84-86.

6.6.- EN EL ASPECTO TÉCNICO

En buena medida, los buenos resultados que obtuvo la Compañía del Tranvía de San Sebastián entre 1921 y 1935 se cimentaron en la absoluta contención del gasto y en la paralización de inversiones destinadas a la ampliación de la red o a la modernización del parque móvil. En consecuencia, en contraste con la fase vivida en los años precedentes, a lo largo de este periodo, la única extensión de sus líneas se limitó a la pequeña prolongación del servicio del barrio Gros desde la calle Bermingham hasta el Matadero, puesta en servicio el 9 de mayo de 1930.¹⁰³⁸

No obstante, la Compañía del Tranvía realizó algunas mejoras en la infraestructura existente, sobre todo en lo que se refiere a la vía. En los años veinte, ésta comenzó a degradarse rápidamente, no solo por el continuado paso de los tranvías sino, sobre todo, por el impacto que sobre ella provocaba el constante crecimiento del tráfico rodado, sobre todo de camiones y autobuses. En 1925 la situación de la vía era tan deficiente que la prensa local llegó a publicar alarmantes artículos al respecto e incluso se llegó a registrar algún descarrilamiento, afortunadamente sin graves consecuencias.¹⁰³⁹ Ante estas denuncias, el Gobernador Civil intervino para conminar a la empresa a realizar mejoras urgentes, de modo que en los años siguientes se procedió a la sustitución progresiva de los carriles más deficientes por nuevos materiales suministrados en esta ocasión por la industria nacional, en concreto, desde la factoría de Altos Hornos de Vizcaya en Baracaldo.¹⁰⁴⁰

Sin embargo, la principal novedad en materia de infraestructura en este periodo fue la eliminación de las juntas entre carriles, causa en el pasado de numerosas averías en el material móvil y que, en buena medida, era el origen de las caídas de tensión en la línea. Para ello, se realizaron soldaduras aluminotérmicas, gracias a la colaboración de la prestigiosa casa francesa Delechaux.¹⁰⁴¹ Iniciada esta operación en la calle Urbieta en junio de 1924, quedó prácticamente concluida al culminar las obras en la línea del Norte en febrero de 1930.¹⁰⁴² Con ello, la Compañía del tranvía logró incrementar la velocidad de sus tranvías sin menoscabo de la seguridad y del confort de los viajeros, lo que a su vez redundaba en un mejor aprovechamiento del material móvil y del personal al poder cubrir el mismo servicio con menor número de coches, además, de reducir el consumo energético y los gastos de mantenimiento.

Por lo que respecta a los vehículos, la única novedad de relevancia fue la decisión de pintar de color blanco todo el parque móvil a partir de 1921.¹⁰⁴³ A lo largo de los años veinte y treinta del siglo pasado no se adquirieron más tranvías, a excepción de cuatro remolques construidos por la empresa Gargallo Hermanos de San Sebastián.¹⁰⁴⁴ Además, dicha sociedad recarrozó nueve coches motores, de ellos, seis antiguas jardineras convertidas en vehículos cerrados, muestra inequívoca del progresivo incremento de la demanda en invierno.¹⁰⁴⁵ Asimismo, en 1932 la Compañía del Tranvía adquirió de ocasión dos coches motores para el servicio de riego de las carreteras propiedad de la Diputación de Guipúzcoa, que habían sido construidos por la CAF de Beasaín en 1919.¹⁰⁴⁶ El objeto de esta compra era, únicamente, el aprovechamiento de los equipos eléctricos como repuestos.¹⁰⁴⁷

¹⁰³⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, p. 37.

¹⁰³⁹ *El País Vasco*, N° 666, 27 de mayo de 1925, p. 4, N° 672, 3 de junio de 1925, p. 4 y N° 673, 4 de junio de 1925, p. 4.

¹⁰⁴⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, p. 54.

¹⁰⁴¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 18*, p. 175.

¹⁰⁴² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 18*, pp. 182-183 y N° 19, p. 30B.

¹⁰⁴³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas de las Juntas de Accionistas N° 1*, p. 292.

¹⁰⁴⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, pp. 26B y 70.

¹⁰⁴⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, pp. 40, 68B, 73B y 109B, N° 20, p. 29B.

¹⁰⁴⁶ AHG, JD IT 1844, *Expediente para la adquisición de un coche tranvía para riego de la carretera*.

¹⁰⁴⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, pp. 74 y 136.



Imagen nº 43: A partir de 1921 los vehículos de la Compañía del Tranvía de San Sebastián recibieron una nueva imagen corporativa de color blanco. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Cabe señalar que el diseño, tanto los nuevos remolques como de las carrocerías suministradas por Gargallo Hermanos para la renovación de nueve coches motores, no aportaba ninguna novedad ni tecnológica ni estética, ya que fueron realizados a semejanza de los vehículos ya existentes en el parque de la Compañía del Tranvía. Por tanto, el parque existente apenas experimentó más mejora que la progresiva sustitución de los equipos de tracción originales por nuevos motores del modelo GE-249 de la norteamericana General Electric.¹⁰⁴⁸ En definitiva, los tranvías de San Sebastián no pudieron contar con nuevos vehículos más modernos y de mejores prestaciones como los tranvías de bogies de gran capacidad y, ni mucho menos, modelos que en la época estaban revolucionando el transporte urbano en Europa y Norteamérica, como es el caso de los Birney, los Peter Witt, o los PCC.

De este modo, el transporte urbano de San Sebastián quedó rezagado respecto al progreso tecnológico que experimentaron otras redes como Madrid, Barcelona, Valencia o, en menor medida, en Sevilla o Zaragoza. En consecuencia, los tranvías de la capital guipuzcoana fueron quedando anticuados paulatinamente y su imagen vetusta y cada día más decrepita, contribuyó, sin duda, a su desaparición tras la Guerra Civil.

Por último, cabe señalar que una de las principales actuaciones en materia tecnológica fue la adquisición del salto de agua que desde el verano de 1910 suministraba el fluido eléctrico a la Compañía y su constitución como filial. Como se señaló en el capítulo anterior, a finales de 1909 la Compañía había suscrito un contrato con el propietario del salto de agua de Berchín, emplazado en el río Leizarán, para garantizar el suministro de energía a sus tranvías a un precio inferior al obtenido en su central térmica de Ategorrieta instalación que, desde entonces, solamente trabajaba en caso de atravesar algún periodo prolongado de estiaje.

¹⁰⁴⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, pp. 235 y 263.



Imagen nº 44: En 1932 la Compañía del Tranvía de San Sebastián adquirió de ocasión a la Diputación Provincial dos furgones automotores para riego de carreteras con el fin de aprovechar sus equipos como repuestos. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

El contrato suscrito con el propietario de la central de Berchín, Ramón Elósegui, y la Compañía del Tranvía, establecía en principio un plazo de diez años, por ello, cuando éste estaba a punto de expirar, ambas partes entablaron negociaciones orientadas, en principio a que la empresa de transportes arrendase las instalaciones de generación de energía.¹⁰⁴⁹ Sin embargo, la opción finalmente elegida fue la de comprar todas las dependencias para conformar con ellas una sociedad filial, acción que fue aprobada en la Junta Extraordinaria de accionistas celebrada el 22 de diciembre de 1921.¹⁰⁵⁰ Para ello, el 7 de enero de 1922 se constituyó la empresa Electra de Berchín, con un capital de 1.225.000 pesetas, repartidas en 4.900 acciones, tantas como accionistas tenía la Compañía del Tranvía, de 250 pesetas.¹⁰⁵¹

Dada la delicada situación económica que atravesaba la Compañía del Tranvía en esos momentos, todavía en pleno proceso de recuperación de la crisis que experimentó el negocio entre 1918 y 1920, para la materialización de la operación sus responsables recurrieron a la ingeniería financiera. De este modo, el pago a Ramón Elósegui por la cesión de sus propiedades se realizó mediante la emisión de obligaciones hipotecarias de la nueva sociedad filial por valor de 1.500.000 pesetas que fueron suscritas por diversos accionistas y también por el Banco Guipuzcoano.¹⁰⁵² Por otra parte, la empresa de transportes transfirió a la Electra de Berchín todas las instalaciones de su central térmica de Ategorrieta y los equipos de transformación anexos, a cambio de los que recibió la totalidad de las acciones que constituían el capital social.¹⁰⁵³

¹⁰⁴⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 249-255 y 283.

¹⁰⁵⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas de las Juntas de Accionistas Nº 1*, pp. 312-317.

¹⁰⁵¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, p. 393.

¹⁰⁵² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 384-385.

¹⁰⁵³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas de las Juntas de Accionistas Nº 1*, pp. 312-317.



Imagen nº 45: En 1922 la Compañía del Tranvía de San Sebastián adquirió la propiedad del salto hidroeléctrico de Berchín. Archivo de la Compañía del Tranvía de San Sebastián.

La central de Berchín contaba con dos grupos generadores de 560 caballos de potencia, energía que, tras las pérdidas de transporte hasta Ategorrieta y su posterior transformación y rectificación a 550 voltios en corriente continua, equivalían a 286 Kw.¹⁰⁵⁴ Con esta potencia, y el apoyo del grupo de baterías Tudor, durante el invierno resultaba suficiente la producción de uno solo de los grupos, por lo que la fuerza generada por el otro podía ser vendida a terceros. Sin embargo, en periodos de estiaje era preciso, o bien poner en marcha la central térmica o, si obtenían corriente a precios más ventajosos, adquirir la energía necesaria a terceros, como es el caso del suministro realizado por Fuerzas Eléctricas de Navarra en el verano de 1934.¹⁰⁵⁵

¹⁰⁵⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, pp. 250-251.

¹⁰⁵⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, p. 181.

7.- LA GUERRA CIVIL (1936-1939)

El golpe de estado contra la legalidad representada por el Gobierno de la República del 18 de julio de 1936, que pronto degeneró en cruel Guerra Civil, vino a alterar de forma radical la vida de la Compañía del Tranvía de San Sebastián.

Tras la confusión de los primeros momentos, el 20 de julio las fuerzas golpistas tomaron los principales centros de decisión de San Sebastián. Sin embargo, la rápida reacción de las milicias de izquierda forzó la rendición de los sublevados el 28 de julio. A partir de esa fecha, la ciudad permaneció leal a la República hasta la definitiva entrada de las tropas rebeldes el 13 de septiembre de 1936.¹⁰⁵⁶

Durante los apenas dos meses en que San Sebastián permaneció en la zona republicana, la empresa fue gestionada por un Consejo Obrero, mientras que algunos de sus antiguos rectores y mandos intermedios fueron objeto de amenazas, persecuciones e incluso asesinados. Evidentemente, tras la caída de la capital guipuzcoana en manos de los rebeldes, la situación cambió de forma radical, la gestión volvió a manos de su Consejo de Administración y fueron ahora los trabajadores de la empresa las víctimas de la dura represión franquista.

Una vez recuperada la gestión de sus líneas, los años de la Guerra Civil fueron particularmente beneficiosos para la empresa pese a que tras la entrada de los rebeldes en la ciudad, buena parte de sus habitantes la habían abandonado ante el temor a sufrir las represalias franquistas. El propio diario Falangista *Unidad* reconocía que el 48,6% de la población había huido ante su avance.¹⁰⁵⁷ En efecto, San Sebastián, que contaba con 85.510 habitantes en 1934 tenía, en octubre de 1936, tan solo 46.038 en octubre de 1936.¹⁰⁵⁸

Evidentemente, esta brutal reducción de la población no podía favorecer el desarrollo de una empresa de transporte público como la Compañía del Tranvía de San Sebastián, pero la ciudad rápidamente recuperó el pulso. Alejada del frente y próxima a la frontera, la capital guipuzcoana se convirtió en un activo centro de la retaguardia que atrajo a gran número de refugiados huidos de la zona republicana que pronto encontraron acomodo en las viviendas abandonadas por los que habían abandonado la ciudad, de modo que, en septiembre de 1937, la capital guipuzcoana contaba ya con 90.512 vecinos.¹⁰⁵⁹ En consecuencia, y ante la práctica desaparición de la competencia de la carretera, la Compañía del Tranvía experimentó en estos años un marcado incremento del beneficio que permitió sanear sus finanzas con la cancelación anticipada de sus obligaciones. En contrapartida, la pérdida de personal cualificado, la sobreexplotación de sus equipos y la falta de inversiones en su modernización, implicaron la rápida degradación de las instalaciones y del material móvil y, en consecuencia, en esos mismos años se tomarían las primeras decisiones para reemplazar los veteranos tranvías por un nuevo sistema de transporte: el trolebús.

¹⁰⁵⁶ Félix Luengo, «En la memoria cercana, 1936-2000», pp. 393-396.

¹⁰⁵⁷ *Unidad*, 16 de octubre de 1936, p. 2.

¹⁰⁵⁸ Félix Luengo, «En la memoria cercana, 1936-2000», p. 405.

¹⁰⁵⁹ Félix Luengo, «En la memoria cercana, 1936-2000», pp. 406.

7.1.- EL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN BAJO EL CONSEJO OBRERO.

Como reacción a las primeras noticias sobre el golpe de estado militar contra la República, todas las fuerzas obreras de la ciudad declararon la huelga general. La Compañía del Tranvía de San Sebastián no fue una excepción y, desde el 19 de julio el servicio quedó completamente paralizado.¹⁰⁶⁰

Una vez pacificada la ciudad, las fuerzas obreras de San Sebastián decretaron, el 31 de julio de 1936, la vuelta al trabajo.¹⁰⁶¹ Por ello, ante la ausencia de los miembros del Consejo de Administración, se formó un Consejo Obrero, presidido por el cobrador Germán Gil, que tomó las riendas de la empresa. Ese mismo día, la prensa anunciaba que, a las 6 de la mañana, se iniciarían los trabajos de reparación de la línea aérea, dañada en algunos puntos por los combates, para poder reanudar la circulación de tranvías al día siguiente, al mismo tiempo que recordaba que, todos aquellos empleados que no prestasen servicios de armas, tenían la obligación de presentarse en las cocheras.¹⁰⁶² De este modo, a partir del 1 de agosto de 1936 se reanudó el servicio en todas las líneas, excepto la del Norte, así como en el tramo comprendido entre Pasajes y Rentería, donde la reparación de la línea aérea no quedó concluida hasta el día 5.¹⁰⁶³

Una de las primeras medidas del nuevo Consejo Obrero fue el despido de todos los empleados que no estuvieran previamente afiliados a los sindicatos tranviarios afines a la UGT o a Solidaridad de Trabajadores Vascos, a excepción del jefe de talleres, José Osés quién, por su profesionalidad, fue respetado en el cargo. Por el contrario, otros mandos como el subjefe de talleres Vidal, el subdirector Ibarbia, el director Jaime Egaña y el presidente del Consejo de Administración, Ramón Machimbarrena, sufrieron el acoso de las fuerzas de izquierda y los dos últimos llegaron a ser encarcelados.¹⁰⁶⁴ Peor suerte corrió el inspector Gregorio Ortiz de Luna, asesinado el 25 de agosto de 1936 en represalia a los bombardeos realizados sobre la ciudad por la artillería naval del crucero Cervera y el acorazado España.¹⁰⁶⁵ Además, los agentes Eugenio Garay, Emiliano Lomillo, Victoriano Arribas y Sabino Ruiz Faces fueron arrestados y trasladados a un buque prisión en Bilbao.¹⁰⁶⁶ Posteriormente, el 4 de enero de 1937, el limpiavías Sabino Ruiz Faces fue asesinado en el asalto de la cárcel de los Ángeles Custodios por hordas de milicianos enfurecidos tras sufrir la capital vizcaína un duro bombardeo aéreo por parte de 31 aparatos de la aviación alemana.¹⁰⁶⁷ En este trágico episodio fueron asesinados otros 208 presos derechistas, entre ellos, los accionistas Juan Bautista Tejada, Jorge Satrústegui y Juan José Prado.¹⁰⁶⁸

La recaudación obtenida en los días en que el tranvía fue explotado por el Consejo Obrero fue entregada a las organizaciones afines a la República, por lo que no fue contabilizada en los balances mensuales de la Compañía del Tranvía. Sin embargo, en los *Libros de Recaudación* ha quedado constancia de los ingresos generados por la venta de billetes en estos días y en ellos se puede comprobar que, diariamente

¹⁰⁶⁰ *Frente Popular*, Nº 1, 27 de julio de 1936, p. 1.

¹⁰⁶¹ *Frente Popular*, Nº 5, 31 de julio de 1936, p. 2.

¹⁰⁶² *Frente Popular*, Nº 9, 4 de agosto de 1936, p. 5.

¹⁰⁶³ *Frente Popular*, Nº 5, 31 de julio de 1936, p. 3.

¹⁰⁶⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Expediente concesiones de transporte de viajeros por carretera*.

¹⁰⁶⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, pp. 109B-110.

¹⁰⁶⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 114.

¹⁰⁶⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 121.

¹⁰⁶⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada del ejercicio de 1936*, p. 1.

salieron a circular entre veinte y veinticinco tranvías, excepto el día 12 de septiembre en el que, ante la inminente entrada del enemigo en la ciudad, solamente prestaron servicio nueve coches.¹⁰⁶⁹

Ciertamente, la recaudación obtenida en estas trágicas jornadas fue notablemente inferior a la habitual, ya que en el mes de agosto la venta de billetes y abonos únicamente generó 71.257,35 pesetas, cifra que contrasta con las 235.175,12 pesetas que produjo el mismo mes en el ejercicio anterior. En este sentido, es preciso señalar que, como consecuencia de la situación bélica, no se podía viajar libremente desde San Sebastián a los pueblos de alrededor como Pasajes y Rentería, ya que era preciso obtener un salvoconducto, expedido por el Comisariado o por los correspondientes comités locales del Frente Popular, lo que sin duda limitó la demanda en la principal línea de tranvías.¹⁰⁷⁰ Por otra parte, en los primeros días, muchos viajeros, abusando de su condición de milicianos o de afiliados a organizaciones políticas y sindicales, pretendían viajar en los tranvías sin abonar el importe del billete, lo que evidentemente lesionaba los intereses de los tranviarios. Para intentar atajar la situación, el 2 de agosto, el diario *Frente Popular* publicaba la siguiente nota del Consejo Obrero:

El Consejo Obrero del Tranvía de San Sebastián pone en conocimiento del público en general que, por las muchas quejas recibidas de los compañeros conductores de las irregularidades que ha habido en el pago del billete con el solo justificante de decir que son milicianos o presentando el carnet de una organización, rogamos a todos los compañeros que, a partir de hoy, día 2 de agosto, tengan en cuenta que estos servicios se han organizado sola y exclusivamente con el fin de facilitar al público el traslado de un lugar a otro.

Esto no quiere decir que si algún compañero necesita usar estos servicios para acudir o regresar al frente y no pueden disponer de ello y únicamente hace saber que antes de tomar ese servicio deben de proveerse de la debida autorización en el respectivo secretariado. Por tanto, damos órdenes a todos los cobradores para que no dejen viajar sin billete sin la debida autorización.¹⁰⁷¹

La eficacia de esta nota no debió ser muy grande, ya que cuatro días más tarde el Consejo Obrero volvió a insistir en la prensa que no podía admitir viajeros gratuitos de ninguna clase, a excepción hecha de los que contaban con algún tipo de abono concedido por la empresa a causa de haber sufrido algún accidente con el tranvía, al mismo tiempo que informaban que la venta de abonos mensuales se realizaba en los lugares y horarios habituales.¹⁰⁷²

Aunque durante algunas semanas persistió la anarquía, y probablemente también la tolerancia de los cobradores con los usuarios del servicio, en las últimas semanas de gestión por parte del Consejo Obrero se puede constatar un progresivo incremento de la recaudación, ya que si en agosto la media diaria de los ingresos fue de 2.298,62, en los once primeros días de septiembre esta cifra ascendió a 2.548,63 pesetas.¹⁰⁷³

El servicio de tranvías en San Sebastián en manos del Consejo Obrero se prestó con cierta normalidad, pese a los problemas de suministro de energía eléctrica que vivió la ciudad, acrecentados a medida que se estrechaba el cerco rebelde y, por tanto,

¹⁰⁶⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Recaudación de 1936*, pp. 195-237.

¹⁰⁷⁰ *Frente Popular*, Nº 12, 7 de agosto de 1936, p. 4.

¹⁰⁷¹ *Frente Popular*, Nº 7, 2 de agosto de 1936, p. 3.

¹⁰⁷² *Frente Popular*, Nº 11, 6 de agosto de 1936, p. 5.

¹⁰⁷³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Recaudación de 1936*, pp. 195-237.

quedaban cortadas las líneas de transporte desde los saltos hidráulicos, la mayoría de ellos situados en las proximidades del límite provincial con Navarra.¹⁰⁷⁴ Pese a las restricciones impuestas, que incluían la prohibición de utilizar hornillos y otros aparatos de alto consumo, el tranvía pudo funcionar con cierta regularidad gracias a la producción de la central termoeléctrica de Ategorrieta.

Finalmente, ante el imparable avance de las tropas rebeldes, el 12 de septiembre de 1936 las autoridades republicanas ordenaron la evacuación de la ciudad. En la retirada, aunque se intentó incendiar la central termoeléctrica de Ategorrieta, el sabotaje fracasó y ésta quedó intacta, al igual que las restantes instalaciones y vehículos afectos al servicio de tranvías.¹⁰⁷⁵ Peor suerte corrieron los vehículos de carretera, ya que seis de los autobuses de la Compañía del Tranvía y un camión-torre para el mantenimiento de la línea aérea fueron requisados por los milicianos y no serían recuperados hasta el final de la contienda.¹⁰⁷⁶



Imagen nº 46: Tropas rebeldes fotografiadas tras la toma de las cocheras del tranvía de San Sebastián a Tolosa en Andoaín. Pocos días después se repetirían escenas similares en la capital guipuzcoana. Archivo International News Photos.

No ha sido posible cuantificar con total precisión el número de trabajadores de la Compañía del Tranvía que abandonó la ciudad en cumplimiento de las órdenes de evacuación dictadas por las autoridades republicanas. Lamentablemente, no se han conservado todos los expedientes de personal de la empresa, ya que han

¹⁰⁷⁴ *Frente Popular*, Nº 33, 28 de agosto de 1936, p. 5.

¹⁰⁷⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada de la Sociedad Anónima Electra Berchín*, 1936, p. 8.

¹⁰⁷⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 110.

desaparecido los comprendidos entre las letras A y G pero, a partir de los datos parciales recuperados, se puede constatar que más de un centenar de ellos se retiraron hacia Bilbao. Por profesiones, destacan los cobradores, ya que al menos 61 de ellos evacuaron la ciudad. También resulta significativo que, de la plantilla dedicada al servicio de los autobuses, tan solo permanecieran en San Sebastián dos trabajadores.¹⁰⁷⁷

7.2.- LA REPRESIÓN

Al día siguiente de caer San Sebastián en manos del ejército rebelde, 14 de septiembre de 1936, se reanudó la circulación de los tranvías con cuatro coches, asignado cada uno de ellos a las líneas de Gros, Amara, Venta-Berri y Rentería.¹⁰⁷⁸ En los días siguientes, el servicio se incrementó paulatinamente y así, el 6 de octubre de 1936, la línea de Rentería contaba con cuatro tranvías, dos las de Ategorrieta, Gros, Venta-Berri y Amara y uno la de Igueldo.¹⁰⁷⁹

Evidentemente, una de las dificultades que encontró la Compañía del Tranvía a la hora de restablecer sus servicios fue la notable falta de personal ya que, como señalaba en su Memoria privada de 1936 «principiamos nuevamente la explotación con el reducido servicio que conocéis, debido a la falta de personal, que en número considerable, se ausentó y en su gran mayoría era adicto al Frente Popular».¹⁰⁸⁰ Gracias al *Libro de Recaudación de 1936* se puede comprobar que, tras la entrada de los rebeldes, apenas quedaban San Sebastián una quincena de cobradores, por lo que, a medida que se pudo incrementar el servicio, fue preciso contar con los inspectores Gurruchaga, Aguiña, Salaverría, Bernal, González, Echeverría, Vadillo y Landa para cubrir esta función, para la que también fueron habilitados algunos conductores.¹⁰⁸¹

Tras la caída de Guipúzcoa en poder de los sublevados, uno de los primeros objetivos de las nuevas autoridades fue eliminar en toda clase de instituciones y servicios públicos en régimen de concesión, a aquellos trabajadores que de un modo u otro se hubieran identificado con el régimen republicano o, simplemente, fueran sospechosos de cualquier simpatía hacia las fuerzas liberales, nacionalistas o de izquierda. En este sentido, el Decreto 108 de la Presidencia de la Junta de Defensa Nacional señalaba en su artículo tercero que:

Los funcionarios públicos y los de empresas subvencionadas por el Estado, la provincia o el municipio o concesionarias de servicios públicos, podrán ser corregidos, suspendidos o destituidos de los cargos que desempeñen cuando aconsejen tales medidas sus actuaciones antipatrióticas o contrarias al movimiento nacional.¹⁰⁸²

La primera referencia al respecto en Guipúzcoa, fue el bando publicado por el nuevo Gobernador Civil de la provincia, Sierra Bustamante, en el que señalaba que:

Queda prohibido en todo el territorio de mi jurisdicción, la readmisión de cualquier clase de obreros o empleados que no se hubiese presentado al

¹⁰⁷⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Expediente personal de Florencio Osoro Olaizola*

¹⁰⁷⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Recaudación de 1936*, p. 238.

¹⁰⁷⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 110.

¹⁰⁸⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1936*, p. 6.

¹⁰⁸¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Recaudación de 1936*, pp. 239-259.

¹⁰⁸² *Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de España*, Nº 22, 16 de septiembre de 1936, pp. 85-86.

trabajo cuarenta y ocho horas después de la entrada de las tropas nacionales en sus respectivas poblaciones, así como la admisión de nuevos obreros o empleados sin permiso expreso de mi autoridad.¹⁰⁸³

La Compañía del Tranvía de San Sebastián, como concesionaria de un servicio público no pudo y, desde luego, tampoco quiso, eludir el cumplimiento de dichas normas. Por ello, al igual que otras empresas del sector, procedió a la disolución de la plantilla y a la organización de una nueva, mediante la selección del antiguo personal, previa autorización de la autoridad militar, que era la que se ocupaba de los nombramientos de agentes. Para lograr el reingreso, los informes favorables de la policía, Falange o el Requeté resultaban fundamentales, pero, además, la empresa encomendó al Subdirector Victoriano Ibarbia, al Cajero Sarriegui y al inspector Becerra, la realización de sus propios informes, en los que se glosaba la filiación política y sindical del encausado, aspectos de su vida privada, sobre todo relativos a su estado civil y otros que, al menos en principio, deberían ser secretos, como la formación política a la que votó en las elecciones de 1936. Por último, se realizaba una valoración, tanto profesional como política. Ésta última podía oscilar desde la simple simpatía por el Frente Popular hasta «sujeto muy peligroso», pasando por una amplia variedad cromática del «rojillo» al «muy rojo».¹⁰⁸⁴

<p>Ficha 122.</p> <p>Pedro Marcos Moreno</p> <p>31 soltero Navalmoral de la Mata- Cáceres-</p> <p>Tranviario Ruperto</p> <p>Celedonia Primero en IRUN y después en San Sebastián (se ignora la calle.)</p> <p>Primeramente trabajó en Bergareche Hnos de Irun. Ingresó en la Cia. de Cobrador el 20 de Julio de 1930.</p> <p>En el mes de Mayo de 1931 era Secretario del Sindicato Tranviario UGT. En Octubre de 1934 secundó la huelga. En Febrero 1936 votó al F.P. Afiliado a la UGT. En Julio de 1936 fué nombrado Delegado para el Congreso de la UGT que se iba a celebrar el 19-7-36.</p> <p>El Glorioso Movimiento en esta ciudad, trabajando en la Cia. como cobrador hasta el 12-9-36 día que evacuó.</p> <p>Moralidad indeseable. MUY ROJO-</p> <p>6-6-38- Informantes: Sr. Ibarbia-Subdirector Sr. Sarriegui-Cajero Sr. Becerra-Inspector</p>	<p>Ficha 34</p> <p>Máximo Martínez Osés</p> <p>32 casado Roncesvalles Navarra</p> <p>Tranviario Severiano</p> <p>Francisca Sn.Sn.-Aldaconea 14.</p> <p>Primeramente trabajó de peon con Don Ignacio Eñeterreaga de Pasajes. Ingresó en la Cia. del Tranvia de conductor el 21 de Julio de 1926.</p> <p>Afiliado a la UGT. En Octubre de 1934, anduvo con armas, siendo detenido por la Autoridad Militar. Fué expulsado de la Cia. y reingresado en Febrero de 1936 por coacción del Gobierno del F.P.</p> <p>En Febrero 1936 votó al F.P. El Glorioso Movimiento en esta ciudad, trabajando en la Cia. de conductor. Fué uno de los individuos que durante la incautación de la Cia. por el F.P. recogió firmas para que fueran expulsados nuevamente los Inspector de la Cia. Sres. Becerra y Echeberria.</p> <p>Evacuó esta ciudad el 12 Sebpre de 1936.</p> <p>Moralidad INDESEABLE/ SUJETO PELIGROSO.</p> <p>6-6-38- Informantes: Sr. Ibarbia-Subdirector Sr. Sarriegui-Cajero Sr. Becerra- Inspector</p>
--	--

Documentos nº 24 y 25: Expedientes de depuración del cobrador Pedro Marcos Moreno y del conductor Máximo Martínez Osés. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

¹⁰⁸³ Pedro Barruso Barés: *Violencia política y represión en Guipúzcoa durante la guerra civil y el primer franquismo*, p. 441.

¹⁰⁸⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, pp. 110 y 117B y *Expedientes del personal*.

Uno de los primeros expulsados fue precisamente el único mando intermedio que, sin militar en organización sindical alguna, por su profesionalidad y buen trato a los trabajadores había sido respetado en su cargo por el Consejo Obrero; el jefe de talleres José Osés Beraza. De nada sirvieron sus magníficos antecedentes, siempre junto al Consejo de Administración en los momentos más difíciles, hasta el punto que fue uno de los 17 condecorados con la Orden del Mérito Militar por los sucesos de octubre de 1934. La empresa no tuvo piedad con él, pese a sus reiteradas solicitudes de reingreso.¹⁰⁸⁵

Del mismo modo, fueron despedidos todos los trabajadores que no se presentaron en su puesto en el plazo de 48 horas otorgado desde la entrada de los rebeldes en la ciudad, cifra que, a partir de los registros de personal parcialmente conservados, se puede estimar en unos 140 empleados. De los expedientes conservados, se puede constatar que, al menos diecisiete de ellos solicitaron posteriormente el reingreso, aunque solo lo lograron cinco de ellos, tras presentar informes altamente favorables del Ejército, la Falange y el Requeté.¹⁰⁸⁶

Apenas ha sido posible conocer la suerte que corrieron los trabajadores despedidos, aunque hay constancia de que al menos uno de ellos, el cobrador Santiago Sevilla Pérez, fue fusilado a las pocas semanas de entrar los rebeldes en San Sebastián. Además, cuatro de ellos fallecieron en el frente. Sin embargo, se desconoce cuantos pudieron sufrir penas de prisión o realizaron trabajos forzados en Batallones de Trabajadores. Asimismo, el antiguo cobrador y fundador del *Sindicato Tranviario de San Sebastián a Rentería* el concejal socialista Luis Iglesias Ansaño fue fusilado en San Sebastián el 27 de julio de 1940.¹⁰⁸⁷

Nombre	Categoría	Situación
Arruti, Francisco	Guarda de edificios	Readmitido en mayo de 1937
Barcina Barrón, José		Solicita reingreso en 1978
Borda, José	Conductor	Solicita reingreso en 1936. Readmitido en febrero de 1938
Echeveste, Agustín	Conductor	Solicita reingreso en 1936
Gandiaga, Atanasio	Obrero de talleres	Readmitido en mayo de 1937
Gil, Germán	Cobrador	Presidente del Consejo Obrero
Gómez Castro, Antonio	Cobrador	
Herce Martínez, Miguel	Cobrador	Solicita el reingreso en 1937
Hernández Fernández, Miguel	Cobrador	Afiliado a UGT
Herránz y Oña, Paulino	Cobrador/conductor	Afiliado a UGT
Hoyos Nieto, Constantino	Peón de vías	
Ibarbia Aguirre, Bartolomé	Peón de vías	

¹⁰⁸⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 128 y *Expediente personal de José Osés Beraza*.

¹⁰⁸⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Expedientes del persona y Libro de Actas del C.A. Nº 22*, pp. 14, 16B y 18B.

¹⁰⁸⁷ Iñaki Egaña, *Los crímenes de Franco en Euskal-Herria, 1936-1940*, p. 394.

Ibeas Martínez, Braulio	Limpiavías	Solicita el reingreso en 1937
Idígoras Aramburuzabala, Álvaro	Cobrador	Afiliado a PSOE y UGT
Ijalba Martínez, Crispín	Cobrador	Simpatizante del Frente Popular
Indart Flamarique, Serafín	Cobrador	Afiliado a UGT y al PCE
Irazola, Juan	Conductor	Solicita reingreso en 1936. Readmitido en marzo de 1938
Iriondo Imaz, Vicente	Cobrador	Afiliado a UGT
Iriondo Segurola, Ricardo	Cobrador	Solicita el reingreso en 1937
Iruretagoyena Querejeta, Plácido	Conductor/cobrador	Despedido en 1934. Afiliado a UGT y PSOE
Isla Flórez, Félix	Cobrador	Afiliado a UGT y Juventudes socialistas
Iturralde Larrache, Jesús	Cobrador	
Iza Saez de Samaniego, Abilio	Cobrador	
Izpizua Davalillo, José	Cobrador	
Jaca Goicoechea, Bartolomé	Conductor	Simpatizante del Frente Popular
Juntas Alecha, Cruz	Tornero	
Laburu del Puerto, Eustaquio	Tornero	
Lazarraga Vidaurre	Cobrador	
Leonet Escudero, Plácido	Cobrador	
Lerga Ayesa, Justo	Cobrador	Afiliado a PSOE y UGT
Leunda Inchausti, José	Cobrador	Afiliado a PSOE y UGT
López Arribas, Emiliano	Cobrador	Afiliado a UGT
López Blazquez, Teófilo	Cobrador	Afiliado a UGT
López López Froilán	Cobrador	Afiliado a UGT
Luzuriaga Visa, Víctor	Conductor	Afiliado a UGT y PSOE. Despedido en la huelga de 1934
Maiztegui Aramberri, Santiago	Cobrador	
Manzanas Marcos, José	Cobrador	Afiliado a UGT
Marcos Moreno, Pedro	Cobrador	Afiliado a UGT
Martín Gorge, Justo	Peón de vías	
Martín Martín, Isidro	Conductor	
Martín Martínez, Casado	Cobrador	Readmitido en febrero de 1938
Martín Pastor, Paulina	Limpieza y baños	Solicita el reingreso en 1945

Martín Pescador, Moisés	Conductor	Afiliado a CNT. Participó en la detención de Ramón Machimbarrena.
Martínez Arenaza Blanco, Moisés	Cobrador autobuses	
Martínez Ayestarán, Casiano	Cobrador autobuses	Afiliado a UGT
Martínez Blanco, Daniel	Cobrador	Afiliado a UGT. Despedido en la huelga de 1934
Martínez Campos, Aniceto	Pintor	Afiliado a UGT
Martínez La Hidalga, Pablo	Cobrador	Afiliado a la CNT. Despedido en la huelga de 1934
Martínez Osés, Máximo	Conductor	Afiliado a UGT, despedido tras la huelga de 1934
Mediavilla Alonso, Pedro	Cobrador	Afiliado a UGT, solicita reingreso en 1938
Merino Domínguez, Marcelino	Cobrador	Afiliado a UGT
Merino Sarasola, Pedro	Cobrador	
Minteguiaga Elcano, Antonio	Conductor	
Montejo García, Julio	Cobrador autobuses	
Montenegro Pinto, Mariano	Limpiavías	Solicitó el reingreso en 1936
Montoya Alejo, Primitivo	Cobrador	Afiliado a UGT y PSOE, despedido en la huelga de 1934
Muníaín Fuentes, Felipe	Conductor	Afiliado a UGT. Solicita reingreso en 1937
Muro Pérez, Basilio	Cobrador autobuses	
Navaridas Guinea, Jesús	Cobrador	Afiliado a UGT
Navarro García, Pablo	Cobrador	Muere en el frente en junio de 1937
Olano Cortajarena, José	Conductor	Tesorero del sindicato tranviario
Oliveros de la Peña, Francisco	Cobrador	Afiliado a UGT
Olmeño Gallego, Eulogio	Ayudante forjador	Afiliado a UGT
Olmeño Gallego, Ramón	Cobrador	Afiliado a UGT, vocal del Consejo Obrero
Ondiviela Maestro, Francisco	Cobrador	
Ortega Valdemoro, José	Cobrador	Afiliado a UGT. Falleció en el frente el 23 de mayo de 1937

Oruezabala Echenagusía, Ceferino	Conductor	Afiliado a UGT
Osés Beraza, José	Jefe de talleres	Condecorado tras la huelga de 1934
Osés Terrano, Santiago	Cobrador	
Osés Zabala, Ángel	Aprovechante ajustador	
Osés Zabala, Ascensio	Cobrador/conductor	Vicepresidente sindicato UGT
Osés Zabala, Bernabé	Bobinaje y línea aérea	
Osés Zabala, Pedro	Recorrido coches	
Osoro Olaizola, Florencio	Conductor autobuses	Afiliado a UGT
Otegui Echeverría, José	Cobrador	Simpatizante del Frente Popular
Pérez de Moulián, José	Cobrador	
Pérez de Pipaón Amesena, Cirilo	Cobrador	
Pérez Sáez, Emilio	Forjador	Solicita reingreso en 1937
Polo Arrieta, Joaquín	Electricista	
Recabeitia, Serafín	Cobrador	Solicita reingreso en 1936. Readmitido en febrero de 1938
Recondo Usain, José María	Aprovechante	
Risco Lazcano, Benito	Conductor autobuses	
Rivas Budrea, Luis	Bobinador	Muerto en el frente de Teruel, 14/6/37
Rodríguez González, Rufino	Cobrador	Solicita el reingreso en 1937
Roldán Rubio, Teodoro	Cobrador	Afiliado a UGT
Romero Anza, Esteban	Cobrador	
Sagasti Aizpurua, Ceferino	Ajustador	
Salaverría Idarreta, Anastasio	Carpintero	Afiliado a UGT. Tras la caída de Bilbao, solicitó reingreso.
Salaverría Astillarte, Ignacio	Cobrador	
Sampietro Frauca, Alberto	Cobrador	Afiliado a UGT
San Félix Antoñana, Germán	Cobrador	Afiliado a UGT
Sánchez Martín, Juan de la Mata	Cobrador/conductor	Afiliado a UGT
Santamaría Santos,	Cobrador	Afiliado a UGT

Sabino		
Sasiambarrena Muñoa, Francisco	Cobrador	
Seco Subtil, Miguel	Cobrador	Muerto en el frente de Asturias en noviembre de 1936
Sevilla Gutiérrez, Emilio	Cobrador	Afiliado a UGT. Prisionero en Batallón de Trabajadores
Sevilla Pérez, Santiago	Cobrador	Fusilado en Hernani el 3 de octubre de 1936 ¹⁰⁸⁸
Sodupe Astigarraga, José María	Conductor autobuses	
Sostre Abas, Félix	Cobrador	Afiliado a UGT.
Sotomayor Rodríguez, Evaristo	Cobrador	Presidente del Sindicato Tranviario
Suso Chasco, Cirilo	Conductor	Afiliado a Solidaridad de Trabajadores Vascos
Urdangarín Pérez, Juan	Cobrador autobuses	
Urdangarín Umpica, Andrés	Cobrador	Afiliado a UGT
Usabiaga Linazasoro, Pedro	Cobrador	Afiliado a UGT
Valencia Cones, Rafael	Cobrador	Afiliado al sindicato católico
Varona Salcedo, Miguel	Cobrador	Muerto en el frente
Verguizas Jiménez, Jorge	Cobrador	Afiliado a UGT
Vicario Diez, Clemente	Pintor	Solicita reingreso en 1937
Villalba Hernández, Fabiano	Peón de vías	
Villalonga Camardons, Manuel	Cobrador	Presidente del sindicato tranviario en 1931
Villate Gamarra, Teodoro	Cobrador	
Vizcaíno Arancón, Jesús	Cobrador	Afiliado a UGT
Vizcaíno Simón, Manuel	Línea aérea y bobinaje	Afiliado a UGT
Yangüas Pérez, Manuel	Cobrador	Afiliado a UGT
Zabala Zubeldia, Fernando	Conductor	
Zabalegui Zubillaga, Francisca	Limpiacoches	
Zalacaín Salaverría, Ángel	Cobrador autobuses	Solicita el reingreso en 1936

¹⁰⁸⁸ Iñaki Egaña, *Los crímenes de Franco en Euskal-Herria, 1936-1940*, p. 468.

Zubillaga Añorga, Ventura	Cobrador	Secretario Solidaridad Obreros Vascos, vocal del Consejo Obrero
Zubizarreta Eizmendi, Miguel	Cobrador autobuses	
Zuloaga Balerdi, José	Inspector	Afiliado a UGT
Zumalabe Arribillaga, Ignacio	Cobrador autobuses	
Fuente: AMVF, Fondo CTSS, Expedientes de personal		

Por lo que respecta a los altos cargos de la empresa, el Consejo de Administración no experimentó cambio alguno respecto al existente con anterioridad al inicio de la guerra. Por el contrario, resulta reseñable el relevo del Director-Gerente, cuya salud ya estaba resentida con anterioridad al golpe del 18 de julio. Aunque también fue objeto de persecución e incluso fue detenido por los republicanos, una vez la ciudad en manos de los rebeldes su figura resultaba incomoda dadas las buenas relaciones que había mantenido con el sindicato nacionalista Solidaridad de Obreros Vascos. Por ello, el Consejo de Administración decidió, en sesión celebrada el 21 de noviembre de 1936, proceder a su cese así como a la fijación de una pensión.¹⁰⁸⁹

El puesto de Egaña fue cubierto por Victoriano Ibarbia, quién hasta entonces ocupaba el cargo de subdirector. Ibarbia era un hombre de la casa, ya que era hijo de Manuel Ibarbia quién había sido contratista durante la construcción de las primeras líneas de tranvías de caballos de la ciudad, en concreto de la sección comprendida entre Ancho y Molinao¹⁰⁹⁰ y, posteriormente, en numerosas obras de mejora y consolidación de la vía para, finalmente, ingresar en la plantilla de la Compañía del Tranvía como capataz del servicio de vías y obras el 30 de julio de 1906.¹⁰⁹¹

Una vez integrado en la plantilla del tranvía, Manuel Ibarbia se mudó con toda su familia a una vivienda, propiedad de la Compañía, situada en las canteras de Herrera. El propio Victoriano, a la edad de 13 años, realizó sus primeras prácticas como escribiente en las oficinas de Ategorrieta en 1910.¹⁰⁹² Por tanto, desde su más tierna infancia, el nuevo Director-Gerente había estado íntimamente ligado a la Compañía del Tranvía.

Tabla 33.- Miembros del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1936-1939)

Nombre	Cargo	Años
Ramón Machimbarrena	Presidente	1936-1939
José de Egaña	Vicepresidente	1936-1939
Ladislao Echaide	Vocal	1936-1939
José Manuel Oa	Vocal	1936-1939
Antonio Iturriagagoitia	Vocal	1936-1939
Jaime de Egaña	Director-Gerente	1936
Victoriano Ibarbia	Director-Gerente	1937-1939
Fuente: <i>Memorias de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1903-1917</i>		

¹⁰⁸⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 116.

¹⁰⁹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 2*, pp. 82, 87 y 108.

¹⁰⁹¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 13*, p. 377.

¹⁰⁹² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 45-46.

Para poder incrementar el servicio, además de recurrir a los inspectores y a la habilitación como cobradores de algunos conductores y trabajadores de talleres y del servicio de vías y obras, fue preciso incorporar nuevos trabajadores a la plantilla, sobre todo a medida que San Sebastián iba recuperando los niveles de población anteriores a la entrada de las tropas rebeldes, con el consiguiente aumento de la demanda. Para ello, en octubre de 1936 representantes de la Compañía se reunieron con dirigentes locales de Falange y de la Junta de Guerra Carlista, para estudiar la forma de admitir el nuevo personal necesario. Para ello, decidieron organizar un bolsín de trabajo que proporcionaría los agentes precisos, siempre y cuando reuniesen los requisitos que la empresa había establecido al respecto.¹⁰⁹³ Los rectores de la Compañía confiaban en que «dadas las nuevas orientaciones y el mayor rendimiento que dan ahora los obreros –gracias al glorioso Movimiento que ha salvado a nuestra querida Patria de la muerte segura de todos los negocios- podamos efectuar la Explotación con alguna economía, por utilizar menor número de agentes en las distintas secciones de trabajo».¹⁰⁹⁴

7.3- BENEFICIOS DE GUERRA

Por lo que respecta al servicio, éste fue recuperando progresivamente la normalidad. De este modo, ya en mayo de 1937 se alcanzó una cifra de ingresos similar a la de 1935 y, aunque los resultados de la campaña estival fueron aun inferiores, a partir de octubre del mismo año la demanda emprendió una rápida progresión al alza. Así, mientras la recaudación final de 1937, cifrada en 1.866.561 pesetas fue similar a la del último ejercicio anterior al inicio de la Guerra, un año más tarde los resultados ascendieron a 2.430.048 pesetas y, en 1939, a 2.714.142 pesetas, lo que representa un espectacular aumento del 30,1% en tan solo cuatro años.¹⁰⁹⁵

Tabla 34.- Recaudación mensual de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1935-1939					
	1935	1936	1937	1938	1939
Enero	133.758,83	139.227,77	116.760,79	186.229,07	220.426,71
Febrero	110.790,13	122.479,04	99.292,48	164.015,59	192.014,80
Marzo	130.080,61	128.691,31	126.314,45	187.742,26	211.325,90
Abril	133.029,22	133.431,14	125.430,50	185.638,96	236.545,43
Mayo	142.995,43	107.432,27	147.256,43	200.745,70	218.361,64
Junio	155.153,06	114.606,34	150.380,55	202.373,69	219.173,24
Julio	196.792,83	89.619,30	170.233,35	229.801,08	246.464,37
Agosto	235.175,12	71.257,35	190.130,00	228.201,05	271.456,24
Septiembre	201.859,64	66.589,65	186.857,72	215.737,13	248.867,09
Octubre	145.101,38	86.096,63	187.616,87	213.193,09	230.508,73
Noviembre	133.647,49	104.451,94	181.678,90	203.216,24	210.950,53
Diciembre	149.138,50	99.497,97	184.609,52	213.164,30	228.047,87
Total	1.867.522,44	1.165.364,76	1.866.469,66	2.430.058,16	2.714.142,44

Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Estados Mensuales de la Recaudación, 1935-1939.*

¹⁰⁹³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, pp. 112B-113.

¹⁰⁹⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1936*, p. 7.

¹⁰⁹⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Estados Mensuales de la Recaudación, 1935-1939.*

Sin duda, el racionamiento de combustibles líquidos, que dificultó la utilización de automóviles y taxis, así como la orden dictada por las autoridades rebeldes el 30 de octubre de 1936, que exigía la supresión de todo transporte por carretera que pudiera efectuarse por ferrocarril, tranvía u otro medio, fomentó el empleo del tranvía como única alternativa de transporte.¹⁰⁹⁶ Sin embargo, a los pocos días de la caída de Bilbao, el 21 de junio de 1937, la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías recibió autorización para reiniciar la explotación de su línea de autobuses de San Sebastián a Irún y Fuenterrabía, con la realización de cuatro viajes diarios de ida y vuelta.¹⁰⁹⁷ Esta decisión fue muy contestada por la Compañía del Tranvía que, con razón, consideraba que ese corredor estaba perfectamente cubierto con vías férreas, tanto por la línea de la Compañía del Norte de Madrid a Irún como con el ferrocarril de vía estrecha que explotaba la propia Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías entre la capital guipuzcoana y la frontera francesa, a los que se sumaba el tranvía a Rentería.¹⁰⁹⁸



Imagen nº 47: Durante la Guerra Civil, soldados y milicianos, de forma abusiva, utilizaban el tranvía sin pagar el correspondiente billete. Archivo Fototeca Kutxa.

Por otra parte, el aumento de la recaudación también se vio favorecido por la supresión de toda clase de abonos, con lo que la empresa esperaba mejorar sus ingresos en 37.000 pesetas anuales. Sin embargo, al igual que sucedió durante los meses en los que San Sebastián se mantuvo en la zona leal a la República, soldados y militantes de las organizaciones rebeldes tomaron por costumbre viajar en los tranvías sin abonar el correspondiente billete. Para poner freno a la situación, en enero de 1937 el Consejo de Administración se entrevistó con el Gobernador Militar de Guipúzcoa para regular la concesión de pases gratuitos a militares y milicias, que desde esa fecha solo podrían ser otorgados por el Gobierno Militar, por mediación de la Delegación de Transportes del Estado Mayor.¹⁰⁹⁹ Pese a que esta medida limitó el abuso existente hasta el momento, los miembros del Ejército siguieron viajando gratis

¹⁰⁹⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Expediente concesiones de transporte de viajeros por carretera*.

¹⁰⁹⁷ *La Voz de España*, 20 de junio de 1937, p. 2.

¹⁰⁹⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, pp. 143-144.

¹⁰⁹⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 21*, p. 119B.

en los tranvías hasta el 1 de octubre de 1939, fecha en que la Compañía finalmente logró que todos ellos pagaran, «al igual de lo que ya se hace en otras Compañías».¹¹⁰⁰

Pese al abuso de los vencedores, lo cierto es que los resultados de la explotación pronto comenzaron a ser francamente favorables. El ejercicio de 1936 se cerró con un beneficio de 254.233,59 pesetas, insuficiente para hacer frente a las cargas financieras, por lo que el Consejo de Administración decidió aprovechar la amortización anticipada realizada en 1935 para no realizar esta operación. Por el contrario, los resultados de los tres primeros meses de 1937 mostraron una senda francamente favorable, por lo que se decidió repartir un dividendo del 3% a cuenta de las ganancias del nuevo ejercicio, al considerar

los momentos actuales de falta de ingresos de los tenedores de títulos de todas clases, sirviendo así de ayuda a los señores accionistas y sacrificando con este motivo el destinar mayor cantidad a amortización, ya que pensándolo un poco, podemos darnos por satisfechos con el resultado obtenido que, gracias al Glorioso Movimiento Nacional, nos permite conservar en nuestras manos la Empresa y pronto esperamos llegar a años mejores en los que se pueda recuperar el sacrificio impuesto en el actual.¹¹⁰¹

En efecto, los resultados positivos no se hicieron esperar, y gracias a la fuerte contención del gasto, debida a la reducción de la plantilla y a su mayor productividad, pero también a la imposibilidad de realizar grandes inversiones en ampliación de las instalaciones o incluso en el mantenimiento diario, fue posible lograr en 1937 un coeficiente de explotación del 53,3%. Por su parte, el tráfico de tranvías se redujo al mínimo imprescindible, de modo que, si en 1935 los motores y remolques realizaron 2.189.739,20 kilómetros, en 1937 se obtuvo una recaudación similar con un tercio menos de viajes, al cubrir únicamente 1.550.629,50 kilómetros. En consecuencia, los gastos disminuyeron en 195.387 pesetas, cantidad superior incluso al aumento de costes que supuso a la Compañía la aprobación del laudo que puso fin a la huelga de junio de 1936 y que, pese al cambio radical de la situación política, se mantuvo en vigor.¹¹⁰²

Cabe señalar que el único concepto de gasto que experimentó un fuerte incremento en estos años fue el destinado a donativos en apoyo de diversas causas rebeldes, a las que en 1936 se aportaron 31.500 pesetas, 1.798,80 en 1937, 7.277,40 en 1938 y 4.589,90 en 1939.¹¹⁰³

Resulta significativo que en 1937 el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía decidiese no imprimir, como siempre se había hecho hasta entonces, la Memoria del ejercicio, medida tomada al considerar «las circunstancias extraordinarias que al hacer que los resultados no sean los normales por exceso, pudiera constituir un peligro darles excesiva publicidad».¹¹⁰⁴ En efecto, el beneficio obtenido en dicho ejercicio fue de 864.451,3 pesetas, cifra hasta entonces solo alcanzada en los ejercicios de 1928 a 1930 y que pronto sería superada, ya que en 1938 se batieron todos los récords en la historia de la empresa, al alcanzar un margen positivo de 1.216.901,3 pesetas. Aunque en 1939 los gastos experimentaron un incremento considerable, el aumento de la recaudación permitió obtener un saldo favorable de 1.127.225 pesetas.

Por otra parte, debido a las circunstancias del momento, y por primera vez en la historia de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, la temporada estival dejó de tener el gran protagonismo que históricamente había mantenido en los resultados de

¹¹⁰⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 22*, p. 53B.

¹¹⁰¹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1936*, p. 11.

¹¹⁰² AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1937*, p. 4.

¹¹⁰³ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1936*, p. 10, 1937, p. 9, 1938, pp. 4-5 y 1939, p. 6.

¹¹⁰⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1937*, p. 2.

la empresa. Así, si los meses de julio, agosto y septiembre de 1935 todavía supusieron el 33,8% de la recaudación, en 1937 el porcentaje se situó en el 29,3%, en el 27,6% en 1938 y en el 28,1% en 1939.

Tabla 35.- Resultados de explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1936-1939)

Año	Ingreso viajeros	Media diaria recaudación	Ingresos totales	Gastos	Coeficiente	Dividendo
1936	1.104.936,80	3.018,95	1.169.364,76	911.131,17	78,1	3%
1937	1.777.107,10	4.868,78	1.866.469,66	1.002.018,36	53,6	6%
1938	2.319.943,55	6.356,00	2.430.058,16	1.213.156,85	49,9	6%
1939	2.598.469,90	7.119,09	2.714.142,44	1.586.917,13	58,4	8%

Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memorias 1936-1939*

Gracias a los buenos resultados obtenidos, en diciembre de 1937 no solo fue posible proceder a amortizar las 450 obligaciones hipotecarias correspondientes a dicho ejercicio, sino que también se pudo realizar una amortización extraordinaria de otros 150 títulos.¹¹⁰⁵ Seis meses más tarde, el 23 de junio de 1938, el Consejo de Administración decidió amortizar otras 605 obligaciones, mientras que en 1939 se realizaron tres nuevas amortizaciones voluntarias, la primera, de 920 títulos, en febrero, la segunda en junio, con 550, y en diciembre otras 290 obligaciones.¹¹⁰⁶

De este modo, junto a las amortizaciones ordinarias realizadas en estos años y a la compra de 140 títulos en el mercado,¹¹⁰⁷ una última amortización extraordinaria realizada en diciembre de 1940 permitió amortizar por completo las 11.587 obligaciones hipotecarias emitidas en 1922.¹¹⁰⁸

En contrapartida, la absoluta contención del gasto impulsada por el Consejo de Administración y, también en buena medida obligada por la falta de materiales para la renovación y el correcto mantenimiento de las instalaciones y el material móvil, provocó su rápida degradación, hasta el punto en que los accidentes, afortunadamente de escasa envergadura en este periodo, comenzaron a ser anormalmente frecuentes. Sin embargo, las autoridades competentes no tomaron medidas al respecto hasta que en diciembre de 1939 un tranvía con frenos en malas condiciones colisionó contra un automóvil en el que viajaba el propio Ministro de Obras Públicas. En consecuencia, la Compañía fue duramente sancionada con una multa de 15.000 pesetas y se realizó una inspección para que de inmediato se realizaran las mejoras más urgentes.¹¹⁰⁹

Por último, cabe señalar que, en este periodo, se disolvieron todas las organizaciones sindicales y patronales existentes con anterioridad al inicio de la Guerra. El único cauce regulador de las relaciones entre patronos y trabajadores lo constituían los sindicatos verticales inspirados en la doctrina de la Falange, de modo que, el 19 de mayo de 1938 el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía decidió ingresar en la Central Nacional Sindicalista.¹¹¹⁰

¹¹⁰⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 22*, pp. 8B-9.

¹¹⁰⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 22*, pp. 24, 40B, 47, 60, 84B-85B.

¹¹⁰⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 22*, pp. 24, 26, 32B, 54, 63, 64B, 69B, 72B, 74B y 75B.

¹¹⁰⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 22*, pp. 24 y 26.

¹¹⁰⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 22*, pp. 37 y 38B.

¹¹¹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 22*, p. 22.

8.- UNA NUEVA TECNOLOGÍA: DEL TRANVÍA AL TROLEBÚS (1940-1958)

Entre los años 1940 y 1958 la Compañía del Tranvía de San Sebastián experimentó un cambio tecnológico radical, hasta el punto que, al finalizar este periodo, habían desaparecido de las calles de la capital guipuzcoana los vehículos que daban nombre a la razón social de la empresa, reemplazados por un nuevo sistema de transporte: el trolebús.

Un cambio tan radical sin duda resulta llamativo, sobre todo si se tiene en cuenta que, todavía en la Junta General de accionistas celebrada el 2 de marzo de 1937 los rectores de la Compañía afirmaban, en referencia a la supresión de los servicios de autobuses motivada por su incautación por las fuerzas republicanas el verano anterior, que:

Claro está que no efectuando el servicio de autobuses, hemos dejado de percibir la recaudación que se obtenía con esta clase de vehículos, pero no la podemos considerar totalmente perdida ya que parte de ella ha pasado a los tranvías, donde el beneficio de explotación es mucho más ventajoso que en las líneas de autobuses, que tienen un coeficiente muy inferior, debido al gran costo de entretenimiento del material.¹¹¹¹

Es más, cuando en la Junta General de accionistas celebrada en marzo de 1941, cuando ya se había tomado la decisión de implantar los trolebuses, el Consejo de Administración reconocía, en referencia al magnífico dividendo del 10% repartido en el ejercicio de 1940 que, probablemente, cuando el servicio se explotase a base de trolebuses, no podría «mantener el mismo dividendo ya que la explotación con los nuevos servicios de transporte indudablemente será más cara».¹¹¹²

Si la explotación de los tranvías resultaba más rentable que la de los autobuses y los trolebuses; ¿Cuáles fueron las causas de su supresión? ¿No fue posible su modernización? ¿Existieron condicionantes de otro orden para impulsar su sustitución? ¿Fue San Sebastián un caso aislado?

En el presente capítulo se intentará ofrecer respuesta a todos los interrogantes que plantea la radical transformación que experimentó la Compañía del Tranvía de San Sebastián entre 1940 y 1958 y los resultados que aportó el nuevo sistema de transporte.

8.1.- EL TRANVÍA ¿UNA TECNOLOGÍA SUPERADA?

Si se tiene en cuenta que en 1976 se clausuró en España la última línea de tranvías urbanos, en concreto, en la ciudad de Zaragoza, es posible pensar que, en efecto, la desaparición de este medio de transporte fue consecuencia natural del desarrollo de nuevas tecnologías de transporte que lo superaron. Sin embargo, el renacimiento del tranvía a partir de 1994 y su reimplantación en Valencia, Bilbao, Barcelona, Tenerife, Alicante, Vélez-Málaga, Sevilla, Vitoria, Murcia, Parla o Madrid, así como los numerosos proyectos para su recuperación en otras capitales como Zaragoza, Málaga, Granada, Jaén, Cádiz, Palma de Mallorca o León cuestionan esta primera conclusión.

¹¹¹¹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1936, p. 9.

¹¹¹² AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1940, p.7.

Como se ha señalado anteriormente, los tranvías que circulaban por las calles de San Sebastián en la inmediata posguerra, no ofrecían precisamente una imagen de modernidad. Por el contrario, el parque de vehículos disponible era anticuado, ya que la última adquisición de nuevos coches motores se había realizado en 1917 y, además, no aportaban ninguna novedad tecnológica, ni de diseño, respecto a las unidades puestas en servicio a partir de 1904.



Imagen nº 48: Como consecuencia de largos años sin inversiones para la modernización de la red, en los años cuarenta los tranvías de San Sebastián ofrecían una imagen anticuada, lo que favoreció su sustitución mediante trolebuses. Archivo Fototeca Kutxa.

El caso de San Sebastián no era único en España, sino que, por el contrario, era común a otras muchas explotaciones tranviarias. Vehículos sencillos y robustos, pese a su avanzada edad seguían circulando con plenas garantías de seguridad y fiabilidad, por lo que las empresas concesionarias, naturalmente reacias a inversiones innecesarias, no consideraban preciso invertir en la adquisición de los nuevos modelos que ofrecía el mercado. De este modo, en los años treinta, excepto en las grandes ciudades como Madrid y sus magníficos tranvías Westinghouse inspirados en la tecnología Birney, Barcelona y Valencia, con sus tranvías de bogies y gran capacidad de las series 500 y 300 respectivamente, y Sevilla, con sus novedosos tranvías de tres ejes, las demás capitales españolas mantuvieron en servicio las mismas tecnologías, y en muchos casos los mismos coches, con los que se había implantado la tracción eléctrica a principios de siglo.¹¹¹³

El caso español contrastaba abiertamente con el norteamericano donde, a comienzos de la década de los treinta del siglo pasado, las principales redes de tranvías vieron como el número de viajeros descendía paulatinamente como consecuencia del constante incremento del parque automovilístico y la creación de líneas de autobuses concurrentes. Para hacer frente a esta situación, los presidentes de las principales

¹¹¹³ José Antonio Tartajo Garrido, «El ocaso de los tranvías españoles», pp. 4-5.

empresas tranviarias se reunieron con objeto de crear un comité que diseñara un nuevo tranvía, dotado de elevadas prestaciones y de una imagen atractiva para el usuario. Este grupo de trabajo, denominado Presidents' Conference Committee (P.C.C.) creó un tranvía totalmente revolucionario, que durante años marcó la evolución de este medio de transporte tanto en Norteamérica como en Europa.¹¹¹⁴

Los tranvías P.C.C. eran fruto del desarrollo de numerosas patentes. En ellos destacaba el diseño aerodinámico de la carrocería, su gran capacidad de aceleración y frenado y, sobre todo, una rodadura suave y silenciosa, gracias a una estudiada suspensión y a la utilización de ruedas elásticas que evitaban la transmisión de vibraciones. También se mejoraron las condiciones de trabajo del conductor, que, a diferencia de los antiguos tranvías en los que ejercía su labor de pie, disponía de un cómodo asiento. El manejo del acelerador automático y del freno se realizaba con los pies, al igual que se conduce un automóvil, pero al carecer de volante, permitía desarrollar con seguridad las labores de cobrador.



Imagen nº 49: Madrid adquirió a la italiana Fiat, a partir de 1943, tranvías del tipo PCC. En su momento, eran los más modernos de Europa y su tecnología y capacidad era muy superior a la de los autobuses o trolebuses contemporáneos. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

El primer tranvía P.C.C., que entró en servicio en Nueva York el año 1933, pronto se difundió por las principales capitales norteamericanas y, tras la Segunda Guerra Mundial, por Europa, para adquirir su máximo desarrollo en los denominados Países del Este. En efecto, a partir de los años cincuenta fueron construidos masivamente en la antigua Unión Soviética, Polonia y sobre todo Checoslovaquia, donde la fábrica

¹¹¹⁴ Georges Muller, «Du PCC au TAG», N° 36, pp. 8-14.

Tatra de Praga llegó a suministrar más de 3.000 unidades anuales con destino a todos los países integrantes del desaparecido Comecon.¹¹¹⁵

Mientras tanto, en Europa también se avanzó en el desarrollo de nuevos vehículos, entre los que destacan los tranvías articulados de gran capacidad, que ofrecían a las empresas explotadoras una notable reducción de los costes de explotación, al poder transportar más de doscientos viajeros con el concurso de un solo conductor, acompañado por su correspondiente cobrador. Aunque los primeros tranvías articulados eran fruto de la unión de dos antiguas unidades de dos ejes por medio de un pequeño cuerpo auxiliar, en 1941 entraron en servicio en Roma los diez primeros tranvías articulados de concepción moderna del mundo, construidos por la empresa Stanga.¹¹¹⁶

Por tanto, la tecnología del tranvía era, en líneas generales, muy superior a la de autobuses y trolebuses en la inmediata posguerra, aunque, en España, y menos aun en San Sebastián, las novedades proporcionadas por los PCC o los tranvías articulados eran todavía desconocidas. De hecho, en los años posteriores, solamente Madrid y Barcelona llegaron a contar con unidades de esta clase.

8.2.- ¿ADAPTARSE A LA DEMANDA?

Es posible pensar que, si la causa de la eliminación de los tranvías no se fundamenta en que su tecnología había sido superada por otras alternativas de transporte, tal vez la razón se encontrase en que su capacidad resultaba muy superior a la demanda que debían atender, lo que podría convertir su explotación en antieconómica.

Ciertamente, éste fue el caso de la primera red de tranvías desmantelada en España en 1929 en Murcia, donde la demanda fue siempre muy inferior a la prevista por sus promotores y su explotación se convirtió en un negocio ruinoso.¹¹¹⁷ Probablemente, ésta fue también la causa de la supresión de los tranvías de la poco estudiada red de Valladolid en 1934. Sin embargo, ¿la falta de demanda podría justificar la eliminación de los tranvías en las calles de San Sebastián?

A la vista de los resultados de la explotación de los transportes urbanos de San Sebastián, la respuesta a esta pregunta es negativa. La red de tranvías de San Sebastián registró un interesante incremento de la demanda en la inmediata posguerra hasta superar los 27 millones de viajeros transportados en un año en 1942. Aunque en ejercicios posteriores el número de clientes descendió de forma considerable, esta pérdida se debió a circunstancias externas como las restricciones de energía eléctrica, que también afectaban, en mayor medida debido a su consumo más elevado, a los trolebuses y, de hecho, tras caer la demanda a poco más de 23 millones en 1943, posteriormente se recuperó y, en 1958, nuevamente se registraron 27 millones de pasajeros.

Cabe señalar que, mientras en 1942 la Compañía transportó 27 millones de viajeros en sus tranvías sin especiales inconvenientes, manteniendo las frecuencias habituales de un servicio cada ocho o diez minutos en los momentos de mayor demanda, que era atendida sin problema al añadir uno o dos remolques a cada circulación, alcanzar cuotas similares en 1957 exigió, en la línea de Rentería, implantar en horas punta un servicio cada dos minutos y medio formando, en palabras de la propia empresa, «un tren continuo», único modo de poder transportar más de 2.200 viajeros por hora.¹¹¹⁸

¹¹¹⁵ Georges Muller, «Du PCC au TAG», N° 42, pp. 25-27.

¹¹¹⁶ Vittorio Formigari y Piero Muscolino, *Tram e Filobus a Roma*, pp. 240-249.

¹¹¹⁷ J. Vintró, J. Olaizola y J. A. Gómez Martínez, «Los tranvías de Murcia», pp. 5-83.

¹¹¹⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1957, p. 4.



Imagen nº 50: La capacidad de un tranvía con remolque era muy superior a la de un trolebús. Archivo fototeca Kutxa.

Es decir, atender la gran demanda de transporte que generaba la línea de San Sebastián a Rentería exigía poner a su disposición buena parte de los recursos de la Compañía del Tranvía, en concreto, veinticuatro de los cincuenta trolebuses que conformaban su parque móvil. Pero lo que es más llamativo es que cada uno de estos vehículos ofrecía una capacidad máxima de 70 plazas, cuando una pareja de coche motor y remolque contemporáneos, por ejemplo de la serie 200 de los Tranvías de Zaragoza, podían transportar hasta 220 viajeros.¹¹¹⁹ Es decir, que una sola composición de coche motor y remolque tenía la misma capacidad que tres trolebuses, con la notable diferencia que para la explotación de la primera alternativa era suficiente con tres empleados, un conductor y dos cobradores (uno por cada coche), mientras que con el trolebús el gasto de personal se duplicaba al ser necesarios tres conductores con sus respectivos tres cobradores. A ello, se añadía la necesidad de establecer taquillas en San Sebastián y Rentería para agilizar de este modo la subida de los viajeros a los trolebuses con la venta previa del billete.¹¹²⁰

En definitiva, para alcanzar la cifra de 2.200 viajeros por hora y sentido, los trolebuses debían viajar sobrecargados, ya que si se hubiese respetado la capacidad teórica de los trolebuses, de 70 personas, con una frecuencia horaria de 2,5 minutos, lo que supone 24 viajes/hora por sentido, solo se podrían transportar, respetando la normativa, 1.680 viajeros. En cambio, de haber mantenido el tranvía, una pareja de coche motor y remolque similares a la serie 200 de Zaragoza, con capacidad total para 220 personas, podría transportar perfectamente 2.200 viajeros por hora con una frecuencia de seis minutos. En definitiva, el tranvía podría realizar el servicio con mayor comodidad para el viajero, sin que tuvieran que ir apretados como sardinas en lata. Para ello, era suficiente que realizasen diez viajes cada hora con un conductor y dos cobradores, es decir, treinta empleados/hora, mientras que con los trolebuses efectuaban 24 viajes con un conductor y un cobrador, por tanto, precisaban 48 trabajadores/hora.

¹¹¹⁹ Javier Peña y José María Valero, *Los Tranvías de Zaragoza*, pp. 135-151.

¹¹²⁰ AMR, Sección D, Negociado 6, Libro 3, Expediente 15, *Expediente referente a la solicitud de la Compañía de Tranvía de San Sebastián de autorización para colocar una taquilla en la Alameda Gamón*.

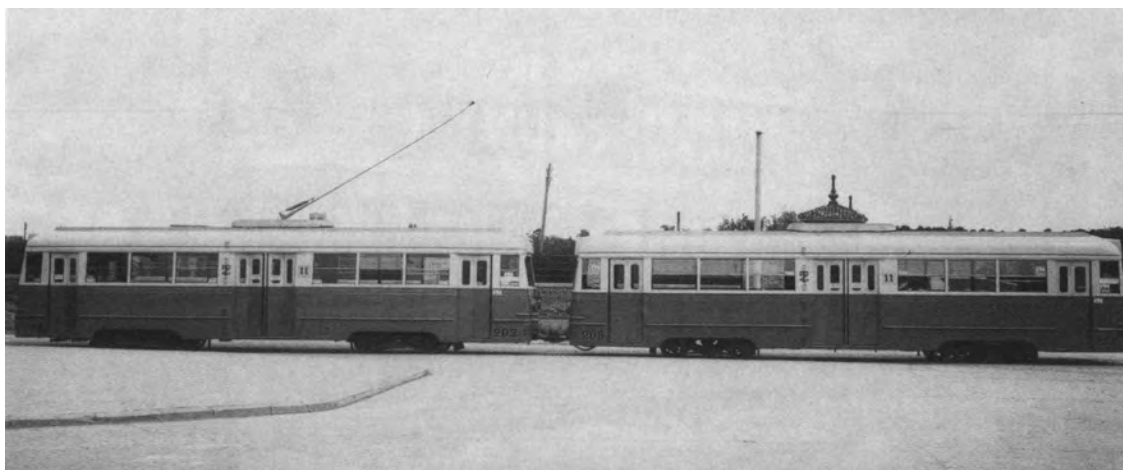


Imagen nº 51: Una pareja de coche motor y remolque de la serie 200 de Zaragoza ofrecía la misma capacidad de transporte que tres trolebuses pero su explotación requería la mitad de mano de obra. Fotografía cedida por José María Valero Suárez.

En resumidas cuentas, para transportar 27 millones de viajeros en 1942, los coches motores de la Compañía del Tranvía de San Sebastián realizaron un total de 1.668.379,4 kilómetros y los remolques 1.220.193,5 y, por tanto, el personal de movimiento efectuó 4.556.952,3 kilómetros, mientras que en 1958, para transportar una cantidad de viajeros similar, los trolebuses recorrieron 3.001.215,2 kilómetros, por lo que el personal de movimiento realizó 6.002.430,4 kilómetros. Es decir, para cubrir el mismo servicio, los modernos trolebuses del momento exigieron prácticamente un 32% más de mano de obra que los desvencijados tranvías de principios de siglo, con el consiguiente incremento del gasto de personal en la misma proporción.¹¹²¹ Sin lugar a dudas, la comparación con un tranvía articulado de gran capacidad habría ofrecido un balance aun más favorable para el transporte sobre carriles.

En cierta medida, la única ventaja de explotar con trolebuses una línea de tan elevada demanda como la de San Sebastián a Rentería era la de poder ofrecer una frecuencia de paso tan elevada como los dos minutos y medio. Sin embargo, aunque esto pudiera resultar beneficioso para el cliente, que apenas tenía que perder tiempo en la parada esperando la llegada del trolebús, esta virtud poco aportaba a la empresa y al negocio. En efecto, ante el limitado desarrollo del parque automovilístico en los años cuarenta y cincuenta, el coche todavía no representaba una seria competencia al transporte público, y las dos alternativas ferroviarias existentes en la zona difícilmente podrían restar viajeros si los tranvías circulaban con frecuencias de ocho o diez minutos cuando tanto los trenes de RENFE como los de vía estrecha del popular «Topo», lo hacían cada treinta minutos.

En definitiva, la sustitución de los tranvías por los trolebuses supuso en una línea de gran demanda como la de San Sebastián a Rentería, duplicar uno de los capítulos de gasto más importantes como, era el de personal, que ya en 1956 representaba cerca del 50% del total,¹¹²² sin olvidar que dado que el rodar sobre la calzada mediante neumáticos genera mayor rozamiento que el hacerlo con ruedas de acero sobre carriles del mismo material, los trolebuses consumían más energía eléctrica que los tranvías.¹¹²³

En conclusión, la sustitución de un medio de transporte de gran capacidad como el tranvía por otro de inferiores prestaciones como el trolebús, podía estar justificado en líneas de débil demanda como la que atendía la estación del Norte, pero no en servicios de gran movimiento de viajeros como la de Rentería. En consecuencia, es fácil entender las dudas del Consejo de Administración respecto a la rentabilidad de

¹¹²¹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1942, p. 2 y 1958, p. 1.

¹¹²² AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1956, p. 2.

¹¹²³ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1952, p. 5.

los nuevos servicios de trolebuses. Por tanto, ¿Cuáles fueron las verdaderas razones que impulsaron la supresión del tranvía?

8.3.- EL TRANVÍA, UN ESTORBO PARA EL TRÁFICO

Como ya se indicó en el capítulo dedicado a los primeros autobuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, la Primera Guerra Mundial representó el despegue definitivo de las tecnologías del transporte mecánico por carretera. Hasta ese momento, el automóvil era más un capricho de las clases más pudientes que una verdadera alternativa a la movilidad. No hay que olvidar que, por ejemplo, cuando Marius Berliet construyó sus primeros vehículos, su padre, un rico industrial del sector textil en Lyon, le negó su apoyo financiero al considerar que el negocio que pretendía impulsar su vástago no tenía ningún futuro, ya que pensaba que sus coches solo podrían interesar a algún excéntrico millonario de París.¹¹²⁴

La consolidación de la tecnología del automóvil durante la Primera Guerra Mundial así como el desarrollo de nuevos métodos de fabricación, como la construcción en serie, abarató notablemente el producto y contribuyó a su paulatina masificación. El coche proporcionaba al ciudadano una libertad de movimientos desconocida hasta el momento ya que, para desplazarse, ya no era preciso depender de unos horarios o de los rígidos itinerarios de los tranvías. Al disponer de un vehículo propio cada ciudadano podía decidir libremente sus propios destinos.

Las teóricas ventajas del automóvil, unidas al constante aumento de la densidad del tráfico rodado en las calles, hizo que muchos municipios, en lugar de potenciar políticas de fomento de los medios de transporte que mejor aprovechaban la limitada superficie viaria disponible, es decir, los transportes colectivos, se obsesionasen por intentar agilizar el propio tráfico, incrementando la capacidad de las calles mediante la supresión de todo aquello que consideraban un estorbo, desde las vías del tranvía hasta alamedas, paseos y jardines. El transporte público quedaría reservado únicamente a aquellos colectivos «cautivos» que no podían tener acceso a un vehículo propio, principalmente niños y ancianos, y para ello consideraban más que suficiente la capacidad del autobús para atender a la débil demanda de servicio prevista.

Esta nueva filosofía de ordenación de la movilidad urbana adquirió un notable desarrollo en París, ciudad que el 15 de marzo de 1937 eliminó los últimos vestigios de una red de tranvías que, tan solo doce años antes, estaba formada por 122 líneas que sumaban una extensión de 1.111 kilómetros.¹¹²⁵ El modelo de la capital, pronto fue imitado por otras ciudades francesas y marcó una tendencia que afectaría en las décadas siguientes a gran parte de Europa occidental y América.

San Sebastián, tan próxima a la frontera, no fue ajena a la influencia francesa y, de hecho, fue el Ayuntamiento de la capital guipuzcoana el que lideró la sustitución de los tranvías mediante lo que entonces se consideraba, modernos trolebuses. En efecto, el nuevo consistorio formado tras la Guerra Civil había mostrado sus deseos de retirar de la capital guipuzcoana la red de vías que, según su criterio, dificultaba la buena conservación del pavimento de las calles más céntricas de la ciudad, mientras que en los principales accesos los tranvías provocaban estrangulamientos difíciles de corregir.

Ciertamente, la pretensión del consistorio donostiarra no resultaba novedosa. De hecho, aunque como ya se ha señalado, la rentabilidad de los tranvías de Murcia era cuestionable, la causa directa de su supresión vino de la mano de la Red de Itinerarios Asfálticos impulsada por la Dictadura de Primo de Rivera, que resultaba incompatible

¹¹²⁴ Louis Caillot, Juanjo Olaizola y Jean Pierre Vergez_Larrouy, «Berliet, constructor ferroviario», p. 5.

¹¹²⁵ Clive Lamming, *Paris Tram*, pp. 113-115.

con el mantenimiento de las vías en las carreteras afectadas por estas obras, lo que supuso su eliminación a partir del 14 de abril de 1929.¹¹²⁶ Posteriormente, tal y como señala el investigador José Antonio Tartajo, la propia legislación de la República marcó un punto de inflexión en el desarrollo de este medio de transporte, al aprobarse el 21 de julio de 1933 un Decreto del Ministerio de Obras Públicas que anunciaba que no se otorgarían más concesiones para el establecimiento de tranvías sobre carreteras o cualquier otra clase de vías públicas costeadas con fondos del Estado.¹¹²⁷ Además, la nueva norma señalaba que no se concederían nuevas prórrogas a las concesiones otorgadas con anterioridad a la aprobación del Decreto y tampoco se autorizaría la realización de obras de ampliación o reforma de las líneas existentes.¹¹²⁸

El preámbulo del citado Decreto ofrece una magnífica muestra de la mentalidad época respecto al tranvía. De este modo señala que:

El tranvía, al circular por las carreteras, produce evidentes perjuicios. La mayor dureza de los carriles respecto del firme produce una inmediata irregularidad en el desgaste del pavimento contiguo, aceleradamente aumentada por el golpeteo que en la zona inmediata al carril producen las ruedas al caer desde su superficie, que va quedando cada vez más elevada. Esto dificulta y encarece la conservación, grave inconveniente que acrece a medida que el tráfico es más denso y veloz.

Otro género de inconvenientes se deriva del entorpecimiento de la circulación que producen los coches tranviarios de gran tamaño y desprovistos de la flexibilidad de movimiento de los vehículos sin vías. Y aun es más grave la influencia que los tranvías ejercen en el mantenimiento de los sentidos de circulación, los cuales se desordenan peligrosamente, originando una disminución de la capacidad de la carretera.

Por otra parte, el interés público está ya perfectamente servido con los autobuses y podría servirse también de los "trolley-buses", ya que para unos y otros se prescinde de la instalación de carriles.

Frente a esta normativa, poco podían hacer las empresas concesionarias de tranvías que, como en el caso de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, tenían implantada buena parte de su red de vías sobre carreteras. Aunque durante la República la norma no podía aplicarse a la empresa donostiarra, ya que el trazado de la Nacional 1 no había sido costeado con fondos del Estado, sino de la Diputación provincial, tras la Guerra Civil, todas las carreteras de esta institución pasaron a depender del Ministerio de Obras Públicas y, por tanto, quedaron incluidas en los supuestos del Decreto del 21 de julio de 1933.

Aunque algunas empresas lucharon con todos los medios a su alcance en defensa del tranvía, nada pudieron hacer frente a la manifiesta oposición, tanto del gobierno como de los ayuntamientos implicados. En este sentido, resulta significativo el *Libro blanco de los transportes colectivos de Valencia*, redactado por la compañía concesionaria de los tranvías de la capital del Turia, en la que exponía las indudables ventajas de este medio de transporte frente al autobús.¹¹²⁹ Sin embargo, el esfuerzo fue vano y los tranvías de Valencia tampoco pudieron resistir la oleada de supresiones, desapareciendo las últimas líneas en 1970.

La Compañía del Tranvía de San Sebastián fue una de las primeras víctimas del Decreto del 21 de julio de 1933 ya que su principal concesión entre Venta-Berri, la

¹¹²⁶ J. Vintro, J. Olaizola y J. A. Gómez Martínez, «Los tranvías de Murcia», pp. 70-76.

¹¹²⁷ José Antonio Tartajo Garrido, «El ocaso de los tranvías españoles», pp. 5-8.

¹¹²⁸ *Gaceta de Madrid*, Nº 296, 25 de julio de 1933, p. 539.

¹¹²⁹ Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, *El libro blanco de los transportes colectivos de Valencia*, pp. 114-127.

Alameda y Rentería transcurría a lo largo de la carretera Nacional 1 y caducaba en 1947. Ante la imposibilidad de renovar sus derechos, la empresa se encontraba a merced de los caprichos de las administraciones públicas y, para poder continuar con el negocio, no tenía más alternativa que ceder a sus pretensiones.

Así, aunque en 1939 los rectores de la Compañía del Tranvía todavía analizaron la posibilidad de modernizar el servicio mediante la introducción de nuevos vehículos, similares a los que en aquel momento construía la empresa Carde y Escoriaza para los Tranvías de Zaragoza, o mediante la instalación en los existentes de sistemas de frenos electromagnéticos AEG más eficaces, finalmente no tuvieron más alternativa que abandonar estos planes para estudiar la definitiva sustitución de los tranvías.¹¹³⁰

Solo un factor podía frenar la sustitución de los tranvías mediante autobuses: la escasez de combustibles líquidos que experimentó la economía española en la inmediata posguerra como consecuencia del estallido de la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, en aquel preciso momento comenzaba a tomar carta de naturaleza en España un nuevo sistema de transporte, el trolebús, capaz de funcionar, al igual que el tranvía, con energía eléctrica.

8.4.- UNA NUEVA ALTERNATIVA DE TRANSPORTE: EL TROLEBÚS

El origen del trolebús es prácticamente paralelo al del tranvía eléctrico, no en vano, los primeros ensayos de vehículos eléctricos que podían circular por carreteras sin el apoyo de carriles y alimentados desde una línea aérea los desarrolló Werner Siemens en el barrio berlinés de Spandau en 1882.¹¹³¹ El desarrollo del nuevo sistema de transporte se vio limitado en sus primeros años por diversos factores como las dificultades que presentaban los irregulares pavimentos de la época a la rodadura, la primitiva tecnología de los vehículos de carretera y la inexistencia de un sistema de toma de corriente eficaz.

Pese a que los ensayos de Siemens no fueron concluyentes, veinte años más tarde, la evolución de la tecnología de los vehículos de carretera así como de los pavimentos de éstas impulsaron el renacimiento del interés por el uso de la tracción eléctrica frente al motor de explosión. El cambio de siglo se vio acompañado por una rápida proliferación de camiones, autobuses y automóviles eléctricos, en la mayoría de los casos alimentados mediante baterías embarcadas que, presentaban el inconveniente de su reducida autonomía y su elevado peso. Por ello, pronto se planteó la posibilidad de suministrar la energía necesaria desde el exterior, mediante una línea aérea similar a la de los tranvías pero, en este caso doble, con un hilo de trabajo para el polo positivo y otro para el negativo. La tecnología tranviaria también sirvió para el desarrollo de un sistema de corriente eficaz, al aplicarse el tradicional trole de pértiga, de ahí el nombre que recibió el nuevo sistema de transporte: trolebús.

Fue el ingeniero alemán Max Schiemann el primero en implantar, el 10 de julio de 1901, una línea de trolebuses en la ciudad de Bielthal, aunque estos vehículos pioneros contaban con un único trole que disponía de dos tomas de corriente, debidamente aisladas. Sin embargo, pronto se pudo comprobar que esta disposición no era la más adecuada, ya que las salidas del trole eran frecuentes, por lo que en 1902 el ingeniero francés Nithard diseñó los primeros trolebuses dotados de dos troles independientes, uno para cada uno de los hilos de contacto.¹¹³²

Una vez superados los problemas técnicos que limitaban su desarrollo, el trolebús se difundió con rapidez por buena parte de Europa. El primer sistema en Francia se implantó en Lyon en 1901,¹¹³³ en Italia en Pescara en 1903¹¹³⁴ y en Gran Bretaña en la

¹¹³⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A. Nº 22*, pp. 38B y 49B.

¹¹³¹ Xan Fraga Rodríguez, *Trolebús*, p. 11.

¹¹³² René Courant y Pascal Bejui, *Les trolleybus Français*, p. 9.

¹¹³³ René Courant y Pascal Bejui, *Les trolleybus Français*, p. 89.

¹¹³⁴ Paolo Gregorio et al., *Giro d'Italia in filobus*, p. 13.

ciudad de Bradford en 1911. En vísperas de la Segunda Guerra Mundial operaban 36 sistemas en las islas británicas y, solo en Londres funcionaban 1.444 trolebuses.¹¹³⁵ En Italia, el trolebús también experimentó una rápida expansión, en buena medida impulsada por las políticas autárquicas del fascismo, que veía con buenos ojos a un medio de transporte que no dependía de los combustibles de importación. El propio Duce llegó a afirmar que «la parola d'ordine oggi, per i trasporti urbani è filovia». En consecuencia, en 1939, el país trasalpino contaba con 27 redes operativas.¹¹³⁶ Por lo que respecta a Francia, en ese mismo año solamente Lyon, Marsella, Rouen y Estrasburgo contaban con algunos servicios de esta clase.

El desarrollo del trolebús en España fue notablemente más tardío, ya que con anterioridad a la Guerra Civil no existía ninguna línea de esta clase, aunque se habían propuesto diversos proyectos desperdigados por la geografía nacional y es posible que llegase a operar alguno de ellos, aunque el único servicio que se ha podido documentar es el denominado «Electrovía», implantado en 1912 entre Irún y Lesaca.¹¹³⁷ Asimismo, antes de que estallase la contienda existe constancia de que algunas empresas afectadas por el Decreto del 21 de julio de 1933 estudiaron la posibilidad de reemplazar los tranvías mediante trolebuses, como es el caso del Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia, compañía que redactó los primeros proyectos en junio de 1935.¹¹³⁸

Fue precisamente en la capital vizcaína donde se implantó, el 19 de junio de 1940, el primer servicio de trolebuses urbanos de España. El nuevo servicio sustituía una línea de tranvías y enlazaba el centro de la población histórica con el nuevo ensanche bajo la denominación Santiago-Misericordia. Para ello contaban con seis vehículos construidos en Limoges que, tras muchas vicisitudes, pudieron ser importados desde la Francia ocupada.¹¹³⁹



Imagen nº 51: Bilbao fue la primera ciudad española en implantar un servicio de trolebuses. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

¹¹³⁵ J. Joyce, J.S. King y A.G. Newman, *British trolleybus systems*, pp. 9 y 159.

¹¹³⁶ Paolo Gregorio et al., *Giro d'Italia in filobus*, p. 36.

¹¹³⁷ AHG, JD IT 1790^a, *Expediente sobre implantación del nuevo medio de transporte Electrovía entre Behobia e Irún* y Juan Carlos Olaechea, *El primero de Europa*, p. 24.

¹¹³⁸ AMVF, Fondo Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia, *Libro de actas del C.A. Nº 4*, p. 411.

¹¹³⁹ Begoña Cava Mesa, *Historia del Tranvía Urbano en la villa de Bilbao*, pp. 161-165.

Ciertamente, resulta significativa la experiencia pionera del trolebús bilbaíno, construido en la inmediata posguerra y sin el respaldo de una legislación específica al respecto. De hecho, fue preciso esperar cuatro meses más para que, ante la fuerza de los hechos, el gobierno del general Franco aprobase la primera Ley para regular la implantación de este nuevo sistema de transporte.

El 5 de octubre de 1940 el dictador aprobó la primera ley que regulaba la «concesión administrativa de líneas de transporte realizado por trolebuses». Inspirado en las políticas económicas autárquicas defendidas por el nuevo Régimen, el gobierno pretendía fomentar el desarrollo de este medio de transporte para el «aprovechamiento de los recursos naturales en sustitución de productos importados que gravan innecesariamente la Economía Nacional». Así, en el preámbulo de la Ley afirmaba que:

Las importantes reservas hidroeléctricas permiten abordar el problema del transporte por carretera con esta energía motora, y aunque los tranvías son ciertamente una solución regulada por la Ley general de 23 de noviembre de 1877, los inconvenientes de su explotación en las vías públicas paralelamente al tránsito general, motivaron el Decreto de 21 de julio de 1933 prohibitivo de nuevas concesiones y de la mejora de las existentes por carretera.

La técnica moderna ha llevado a la práctica con éxito en Europa y América los servicios que en aquellos países denominan «trolleybus» que suprimen los rieles de rodadura y es conveniente regular su concesión en nuestro país, bien sea como nueva instalación o modificación de los actuales tranvías eléctricos, aprovechando la producción y distribución de energía para ellos.

Los tranvías concedidos cubre actualmente una longitud de 1.300 kilómetros, y la mayor parte necesita reparaciones de tanta importancia, que es de prever no sea posible en las circunstancias actuales y cesen en su servicio, siendo sustituidos por automóviles con el consiguiente consumo de gasolina importada.¹¹⁴⁰

La fe de las nuevas autoridades en los recursos hidroeléctricos del país era en aquellos momentos inquebrantable. De hecho, unos meses antes, el 2 de marzo de 1940, el Ministerio de Obras Públicas había ordenado la constitución de la Comisión de Estudios y Proyectos de Electrificación de Ferrocarriles con el propósito de redactar un plan general de electrificaciones ferroviarias,¹¹⁴¹ y antes de que finalizase el año también encomendó a la citada comisión el estudio de la electrificación de carreteras, con el fin de explotar en ellas servicios de trolebuses y trolecamiones.¹¹⁴² Sin embargo, pocos años después comenzaron a manifestarse los primeros síntomas de desequilibrio en el sistema de generación y distribución de energía eléctrica, achacados por el Régimen a la «pertinaz sequía», que obligó a replantear algunos de estos postulados.

En cualquier caso, la nueva legislación presentaba aspectos de indudable interés para empresas que, como la Compañía del Tranvía de San Sebastián, veían su futuro amenazado por la caducidad de las concesiones y la imposibilidad de renovarlas de acuerdo al Decreto de 21 de julio de 1933, ratificada en los postulados de la Ley del 5 de octubre de 1940 pese que había sido impulsada por el ministro socialista Indalecio Prieto. En concreto, el artículo 21 señalaba que los concesionarios de servicios públicos de tranvías podrían transformar sus concesiones en otras equivalentes de trolebuses, mientras que el artículo 23 señalaba que, entre los beneficios que obtendrían los que así procedieran se encontraba la prórroga del plazo de reversión de cinco a veinte años y la exclusividad del transporte público en el itinerario concedido, mientras no fuera absorbida la totalidad del tráfico, con lo que se eliminaba la posible

¹¹⁴⁰ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 285, 11 de octubre de 1940, pp. 7035-7036.

¹¹⁴¹ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 63, 6 de marzo de 1940, p. 1.648.

¹¹⁴² *Boletín Oficial del Estado*, Nº 357, 22 de diciembre de 1940, p. 8.782.

competencia que, como sucedió la década anterior, podrían plantear pequeñas empresas de autobuses.¹¹⁴³

De este modo, el trolebús inició su expansión en España, en algunos casos en servicios de nueva creación, como sucedió en Madrid, Barcelona, Tarragona, Mieres o Valencia, mientras que en ciudades como Bilbao, Santander, La Coruña, Pontevedra, Cádiz, Castellón, Zaragoza o la propia San Sebastián, fue en sustitución de servicios de tranvías.¹¹⁴⁴

Tabla 36.- Trolebuses implantados en España (1940-1989)				
Ciudad/línea	Concesión	Inicio del servicio	Urbano/Interurbano	¿Sustituye tranvías?
Bilbao	3/2/1948	19/6/1940	Urbano	Si
Barcelona	20/10/1943	7/10/1941	Urbano/Interurbano	No
Pontevedra	5/12/1945	15/12/1943	Interurbano	Si
San Sebastián-Tolosa	26/8/1946	14/6/1948	Interurbano	Si
Bilbao-Algorta	26/6/1944	4/7/1948	Interurbano	Si
San Sebastián	18/12/1945	19/7/1948	Urbano/Interurbano	Si
La Coruña	18/6/1947	26/7/1948	Urbano	Si
Vallecas	26/5/1948	16/7/1949	Urbano	No
Coruña-Carballo	8/2/1944	23/2/1950	Interurbano	No
Madrid	13/2/1952	8/4/1950	Urbano	No
Zaragoza	10/11/1949	8/5/1951	Urbano	Si
Santander	6/11/1952	18/7/1951	Urbano	Si
Valencia	18/12/1945	18/7/1951	Urbano	No
Cádiz	31/10/1951	3/8/1951	Urbano/Interurbano	Si
Reus-Tarragona	23/4/1947	2/10/1952	Interurbano	No
Santander-Astillero	3/3/1953	17/7/1955	Interurbano	Si
Castellón	24/11/1947	18/7/1961	Interurbano	Si
Mieres	7/6/1960	25/6/1965	Interurbano	No

Fuente: José Antonio Tartajo Garrido, «El ocaso de los tranvías españoles», p. 13

8.5.- LA COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN Y EL TROLEBÚS

Como se ha visto con anterioridad, en la inmediata posguerra los rectores de la Compañía del Tranvía de San Sebastián mantenían su fe en este medio de transporte al considerarlo como el sistema de explotación más rentable y eficiente. Sin embargo, poco podían hacer frente a las presiones del ayuntamiento y su resistencia pronto se vio doblegada por dos nuevas circunstancias. La primera de ellas fue la inauguración en Bilbao del primer servicio de trolebuses en España que, pese a la precariedad de medios con los que se implantó, permitió «apreciar sus grandes ventajas de comodidad para los viajeros y de embellecimiento de la población, como lo demuestra

¹¹⁴³ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 285, 11 de octubre de 1940, p.7038-7039.

¹¹⁴⁴ José Antonio Tartajo Garrido, «El ocaso de los tranvías españoles», p. 13.

la transformación sufrida por su Gran Vía». El segundo elemento determinante fue la aprobación de la Ley de 5 de octubre de 1940 que regulaba la concesión administrativa de nuevos servicios de trolebuses con las ventajas antes señaladas de prórroga de la concesión y de exclusividad del servicio público.¹¹⁴⁵

Frente a esta nueva realidad, pocos recursos quedaban a disposición de la Compañía del Tranvía para hacer frente a las pretensiones del Ayuntamiento, por lo que la única alternativa para la propia supervivencia de la empresa pasaba por negociar con el consistorio.¹¹⁴⁶ Era evidente que, cuanto menos tiempo restase para la expiración de las concesiones, más débil sería la posición de la Compañía, por lo que, en un magistral ejercicio de pragmatismo, consideraron que, entre perder la totalidad del negocio o explotar uno de mediocres perspectivas, era mejor la segunda opción. En consecuencia, decidieron entablar las negociaciones oportunas para la rápida sustitución de los tranvías mediante los novedosos trolebuses y obtener así, sin grandes problemas, la prórroga de la concesión y la exclusividad del servicio público en sus itinerarios y, todo ello, sin olvidar que seguirían obteniendo la energía necesaria de su filial Electra de Berchín.¹¹⁴⁷

En consecuencia, la Compañía del Tranvía de San Sebastián proyectó la sustitución de todos sus tranvías mediante trolebuses así como el establecimiento de servicios, tanto por los nuevos ensanches de la ciudad, como a poblaciones limítrofes como Oyarzun o Pasajes de San Pedro, con el propósito de obtener la exclusiva del transporte en estos itinerarios. De este modo, se estudió una red en la que a los recorridos tradicionales se les sumaban las siguientes modificaciones:

- Línea de Amara, que prolongaría su recorrido desde el final de la calle Legazpi para pasar por San Juan y seguir hasta el final de Aldamar. Desde este punto giraría a General Echagüe, Paseo de Salamanca, Puente del Kursaal, calle de Peña y Goñi, Paseo Colón y Zabaleta, para regresar por delante del frontón de Gros, calle Usandizaga y continuar a partir del puente del Kursaal por el mismo itinerario hasta llegar al cruce de Aldamar con la Alameda de Calvo Sotelo.
- Línea de Rentería, que pasaría a circular entre Ategorrieta y Herrera por la carretera general, mientras que el trayecto servido por el tranvía en explanación propia sería sustituido por una línea auxiliar. En Pasajes Ancho se establecería un circuito urbano para los servicios cortos que atenderían en exclusiva esta población.
- Línea de Igueldo, que contaría con doble vía hasta el final del trayecto.
- Línea de Gros, en la que se modificaría la entrada por la calle Iparraguirre, que sería sustituida por la de Padre Larroca, San Francisco, Primo de Rivera, a la calle Zabaleta, para regresar por San Francisco, Primo de Rivera, Secundino Esnaola y Padre Larroca.
- Nuevas líneas por el ensanche de Amara, conforme se construyesen las viviendas previstas en la zona y, en el barrio de Eguía, donde se haría lo propio cuando finalizara la construcción del viaducto sobre las vías del ferrocarril de la calle Iztueta.¹¹⁴⁸

Sin embargo, la rápida sustitución de los tranvías mediante trolebuses chocaba con graves inconvenientes, sobre todo en lo relativo al suministro de los equipos precisos, agravado por el hecho de que la propia legislación de trolebuses determinaba que los

¹¹⁴⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria de la Junta General Extraordinaria del 1º de marzo de 1941*, p. 2.

¹¹⁴⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 22, pp. 66 y 81.

¹¹⁴⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria de la Junta General Extraordinaria del 1º de marzo de 1941*, pp. 1-2.

¹¹⁴⁸ AGA, 25/28691, *Proyecto de línea de trolebús de Ventaberri-San Sebastián-Rentería y* AMVF, Fondo CTSS, *Memoria de la Junta General Extraordinaria del 1º de marzo de 1941*, pp. 7-8.

vehículos y los elementos accesorios deberían ser de producción nacional. Dado que en España no existía en aquel momento ninguna industria con experiencia en la materia, de inmediato se estableció una fuerte lucha entre diversas sociedades con el propósito de asegurarse suministros rápidos, en un mercado estrangulado por el intervencionismo estatal, así como para obtener patentes extranjeras que permitiesen construir con garantías de seguridad los elementos más delicados.

Dada la escasa experiencia disponible en aquel momento, ya que a la línea pionera de Bilbao únicamente se había unido la de la primera línea de Barcelona, establecida de modo prácticamente artesanal por la compañía que explotaba los tranvías de la ciudad condal, resultaba sumamente difícil establecer un presupuesto preciso del coste que supondría la transformación, que fue inicialmente valorada por los rectores de la Compañía del Tranvía en unos doce millones de pesetas. En consecuencia, para poder financiar la operación, se convocó una Junta General Extraordinaria de accionistas con el propósito de que ésta autorizase la puesta en circulación de las 3.000 acciones de 1918 todavía en cartera, así como la ampliación del capital social hasta los diez millones de pesetas, lo que fue aprobado en la reunión celebrada el primero de marzo de 1941.¹¹⁴⁹

8.6.- EL LARGO PROCESO DE TRANSFORMACIÓN

La Junta General Extraordinaria del primero de marzo de 1941 supuso el punto de partida del proceso de transformación de la explotación de tranvías en otra de trolebuses, proceso que se prolongaría hasta el año 1953. Ciertamente, doce años parece un plazo de tiempo excesivo, sobre todo si se recuerda que, medio siglo antes, desde que la empresa decidió sustituir el motor de sangre por el eléctrico hasta la conclusión de las obras, apenas transcurrió un año.

Naturalmente, las circunstancias en las que se llevó a cabo el proceso de transformación del servicio de tranvías en otro de trolebuses habían cambiado radicalmente respecto a las de 1897. Como se recordará, la práctica totalidad de los equipos adquiridos para la electrificación fueron importados de Suiza, ya que la única aportación de importancia de la industria nacional fue el carrozado de los coches motores, realizado en Zaragoza por la sociedad Carde y Escoriaza. Por el contrario, el recurso a las importaciones en la inmediata posguerra era prácticamente imposible, primero por el estallido de la Segunda Guerra Mundial y las dificultades que supuso para el comercio internacional incluso entre países neutrales; segundo, por las políticas económicas del nuevo régimen franquista, inspiradas en los principios de la autarquía y que, por tanto, ponía toda clase de trabas a los productos extranjeros en beneficio de los fabricados en España.

Durante las cuatro primeras décadas del siglo XX la industria nacional dedicada a la fabricación de material ferroviario había evolucionado, gracias a las medidas proteccionistas impulsadas por los diferentes gobiernos, hasta el punto de sustituir prácticamente la totalidad de las exportaciones que caracterizaron el sector durante la centuria anterior.¹¹⁵⁰ Sin embargo, la Guerra Civil trastocó el equilibrio alcanzado y, además, el sector fue intervenido por el gobierno a través de la Comisaría de Material Ferroviario que, desde un principio, priorizó la atención de la inagotable demanda de Renfe, en detrimento de los demás operadores de ferrocarriles de vía estrecha y redes de tranvías.¹¹⁵¹ Por otra parte, el racionamiento y control del suministro de toda clase de materias primas impuesto por las nuevas autoridades, únicamente contribuyó a estrangular la producción de todo el sector industrial.

¹¹⁴⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria de la Junta General Extraordinaria del 1º de marzo de 1941*, pp. 9-12.

¹¹⁵⁰ Servicio de Estudios del Banco Urquijo, *La industria de material ferroviario en España*, pp. 25-85.

¹¹⁵¹ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 74, 15 de marzo de 1941, pp. 1816-1817.

Todas estas circunstancias contribuyeron al anquilosamiento de la industria nacional de material móvil ferroviario y el suministro de nuevas unidades se ralentizó hasta extremos como el de una locomotora de vapor contratada en 1951 por el ferrocarril Vasco-Asturiano a la Babcock & Wilcox de Bilbao y que no fue entregada hasta 1958, es decir, siete años para la fabricación de un vehículo que no era precisamente un alarde de sofisticación.¹¹⁵² Si esto sucedía con un sector maduro como el de la fabricación de vehículos ferroviarios convencionales, la situación se agravaba en uno tan novedoso como el de los trolebuses, en el que no existía experiencia previa en España.

Uno de los principales escollos en el proceso de transformación de la explotación fue, precisamente, el de la adquisición del nuevo material móvil. Si en la Junta Extraordinaria de accionistas en la que se aprobó la operación, el Consejo de Administración afirmaba que la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles de Beasain les había reservado 25 chasis de la firma británica Leyland «la mejor sin duda entre las existentes», de un lote de 68 unidades que habían adquirido para su carrozado como trolebuses, la guerra impidió que se materializase su importación.¹¹⁵³

Tras este primer contratiempo, la Compañía del Tranvía contactó en mayo de 1941 con otros potenciales proveedores como los señores Bardane, Álvarez y el Conde de Torrubia, que pretendían establecer una fábrica especializada en la construcción de trolebuses y a los que solicitó presupuesto para el suministro de doce unidades, sin que finalmente obtuvieran resultados positivos.¹¹⁵⁴ Paralelamente, se contactó también con la firma italiana Isotta Fraschini dado que, gracias a la proximidad política con el país trasalpino, parecía más sencillo obtener los necesarios permisos.¹¹⁵⁵ De hecho, en la misma época los tranvías de Madrid pudieron adquirir un lote de tranvías P.C.C. construidos en Turín por FIAT.¹¹⁵⁶

Tres meses más tarde, la Compañía del Tranvía recibió la visita de Manuel Escoriaza, representante de la casa Material Móvil y Construcciones, los antiguos talleres de Carde y Escoriaza de Zaragoza, quién anunció que su empresa ya había comenzado la fabricación de trolebuses y que podía reservar un turno para la construcción de los que precisasen en San Sebastián. En efecto, la sociedad aragonesa había firmado un convenio con el principal fabricante francés de esta clase de vehículos, la sociedad Vetra, para poder construir sus modelos, bajo licencia, en España. En consecuencia, el 11 de agosto de 1941, el Consejo de Administración del tranvía decidió realizar un pedido de 25 unidades del tipo CS-60.¹¹⁵⁷

Dado que veinticinco unidades resultaban insuficientes para atender las necesidades previstas cuando se culminara el proceso de transformación, la Compañía del Tranvía permaneció abierta a otras proposiciones, como la realizada por la casa alemana Henschel que, en noviembre de 1941 ofreció la venta de diez trolebuses. Asimismo, en enero de 1942 se recibió una propuesta similar del fabricante checo Skoda, que fue rechazada por no definir los plazos de entrega.¹¹⁵⁸

Mientras tanto, todo parecía indicar que Material Móvil y Construcciones iniciaría la fabricación de los veinticinco coches contratados de un momento a otro. De hecho, en la Junta celebrada el 3 de marzo de 1942 el Consejo de Administración anunció a los accionistas que las primeras unidades llegarían a San Sebastián a finales del verano.¹¹⁵⁹ Sin embargo, trascurrida la temporada estival no había noticias de los

¹¹⁵² Juanjo Olaizola Elordi y Javier Fernández López, «Los automotores Brissonneau & Lotz en España», p. 75.

¹¹⁵³ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria de la Junta General Extraordinaria del 1º de marzo de 1941*, p. 9.

¹¹⁵⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 22, p. 96.

¹¹⁵⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 22, p. 96B.

¹¹⁵⁶ Ángel Balbas, «El nuevo coche-tranvía para Madrid», pp. 344-355.

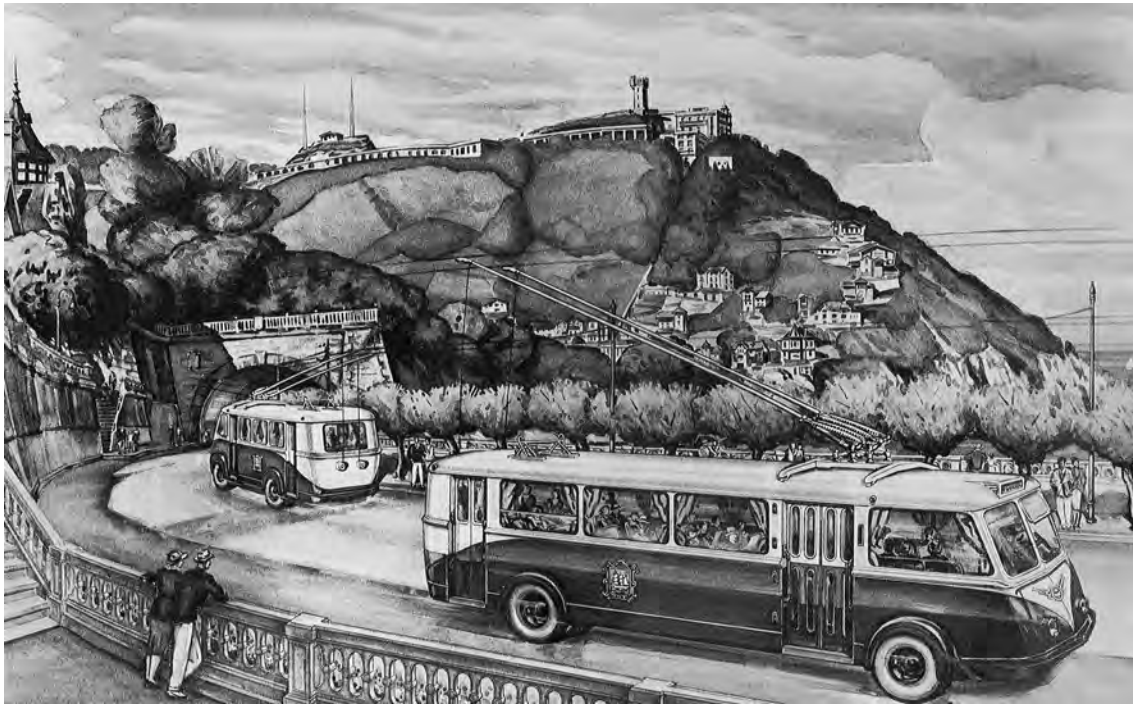
¹¹⁵⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 22, pp. 99B y 100B.

¹¹⁵⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 22, pp. 108 y 113B.

¹¹⁵⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1941*, p. 9.

nuevos vehículos por lo que se decidió aprovechar el alquiler de seis tranvías jardineras que había solicitado Tranvías de Zaragoza para reforzar el servicio durante las fiestas del Pilar, para viajar la capital aragonesa y visitar la factoría y la Feria de Muestras, en la que se expuso el prototipo de los nuevos trolebuses desarrollados bajo la licencia Vetra.¹¹⁶⁰

Los resultados de la visita no debieron resultar muy satisfactorios ya que, poco después, en noviembre de 1942 se contactó con la firma italiana Lancia con el propósito de contratar con su subsidiaria Alfa-Romeo, todos los vehículos necesarios para la transformación. Sin embargo, el nuevo intento volvió a fracasar pese a que el 14 de diciembre se formalizó el pedido de veinticinco unidades.¹¹⁶¹



Documento nº 26: Dibujo ilustrativo presentado por la Compañía del Tranvía de San Sebastián en su proyecto de transformación del servicio de tranvías a trolebuses. El diseño corresponde a los trolebuses Vetra-Escoriaza que inicialmente se pensó utilizar en el nuevo servicio. Archivo General de la Administración, Expediente 25/28651.

Mientras tanto la fabricación de los trolebuses en Zaragoza siguió demorándose y, aunque en enero de 1944 Material Móvil y Construcciones anunció que ya había iniciado la construcción de los trece primeros, poco después señaló que, debido a las dificultades existentes para importar los equipos necesarios desde Francia, el precio de cada coche se incrementaba en 50.000 pesetas. Para colmo de males, la Comisaría de Material Ferroviario no autorizó su fabricación, por lo que el 4 de abril la Compañía del Tranvía decidió finalmente rescindir el pedido.¹¹⁶²

En paralelo al complejo proceso de contratación del nuevo material móvil, la Compañía del Tranvía emprendió la tramitación del expediente oportuno para la obtener la autorización para transformar la explotación tranviaria en otra de trolebuses y lograr así los beneficios previstos en la Ley de 5 de octubre de 1940. El 20 de marzo de 1941, una vez redactados los proyectos definitivos por el ingeniero Fermín Altuna Urcola, el Director-Gerente se trasladó a Madrid para entregar personalmente en el Ministerio toda la documentación.¹¹⁶³ Poco después, para profundizar sus

¹¹⁶⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 22, pp. 128 y 130B.

¹¹⁶¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 22, pp. 132 y 133B.

¹¹⁶² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 2B, 3, 9 y 13B.

¹¹⁶³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 22, p. 91.

conocimientos en la materia, también viajó a Lyon, Barcelona y Zaragoza para visitar en las dos primeras el funcionamiento de sus servicios de trolebuses y, en la capital aragonesa, la fábrica de Material Móvil y Construcciones.¹¹⁶⁴

A lo largo de los siguientes dos años se intensificaron las negociaciones, tanto frente al Ministerio de Obras Públicas como ante el Ayuntamiento de San Sebastián, para obtener los permisos precisos para materializar la transformación de los transportes públicos de la ciudad. Finalmente, el 7 de diciembre de 1943 se presentó al consistorio la solicitud oficial, en cuya documentación todavía figuraban los coches Vetra-Escoriaza del modelo CS-60 como modelo de trolebús a utilizar en los nuevos servicios.¹¹⁶⁵ Sin embargo, la lenta burocracia del nuevo régimen ralentizó todos los trámites hasta extremos exasperantes. En este sentido, no deja de ser llamativo que en ciudades como Bilbao, Barcelona, Pontevedra o Madrid los trolebuses iniciasen su andadura antes de obtener la necesaria concesión administrativa.¹¹⁶⁶

Para lograr sus propósitos, la Compañía del Tranvía de San Sebastián utilizó todos los recursos a su alcance y, dado que la tramitación normal de un expediente era prácticamente imposible en la España del enchufismo, el compadreo y el amiguismo, no tuvo más remedio que recurrir a esos mismos métodos.¹¹⁶⁷ Así, en abril de 1944, aprovechando que el Gobernador Civil de Guipúzcoa se encontraba en Madrid, se desplazó a la capital de España el director de la empresa donostiarra para beneficiarse de sus contactos con el Régimen y poder de este modo entrevistarse con el Ministro de Asuntos Exteriores y el propio Subsecretario de Presidencia, el influyente almirante Luis Carrero Blanco, quienes prometieron «ayudar y apoyar con todo cariño» sus peticiones, sobre todo ante la Comisaría de Material Ferroviario, que se había empeñado en no otorgar los permisos necesarios para la fabricación de los vehículos.¹¹⁶⁸

Gracias a sus contactos con las principales personalidades del Régimen, la Compañía del Tranvía pudo al fin desbloquear la tramitación de los diferentes expedientes y, en julio de 1945, lograron la aprobación de las bases del convenio con el consistorio. Poco después, el 25 de octubre, una Orden Ministerial otorgó la concesión provisional para la transformación de las líneas que transcurrían por carreteras estatales, es decir, las de Venta Berri y Rentería.¹¹⁶⁹ Finalmente, el 14 de enero de 1946 el *Boletín Oficial del Estado* publicaba la autorización definitiva, que prorrogaba la concesión hasta el 12 de junio de 1970.¹¹⁷⁰ Cinco días después, el pleno del Ayuntamiento aprobó por unanimidad el convenio con la Compañía, por el que el consistorio rescataba todas las concesiones en el término municipal y las cedía, en régimen de monopolio, a la Compañía del Tranvía de San Sebastián,¹¹⁷¹ aunque la autorización definitiva, que suponía la ampliación de la concesión hasta el 2 de octubre de 1991, no se refrendó hasta el 14 de agosto de 1947.¹¹⁷²

El convenio con el Ayuntamiento consagraba la transformación del servicio de tranvías en otro de trolebuses, para lo que el consistorio se obligaba a mantener en perfecto

¹¹⁶⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 22, p. 103.

¹¹⁶⁵ AMSS, H-03622-02, *Proyecto de transformación de las líneas de tranvías en trolebuses por la Cía del Tranvía de San Sebastián* y H-03411-10, *Expediente relativo al proyecto de transformación y ampliación de las redes de tranvías por medio de trolebuses*.

¹¹⁶⁶ José Antonio Tartajo Garrido, «El ocaso de los tranvías españoles», p. 13.

¹¹⁶⁷ AHG, JD IT 1495/2601, La Diputación acuerda dirigirse al Excmo. Gobernador Civil de la Provincia ofreciendo su apoyo para las gestiones que realiza la Compañía del Tranvía de Donostia-San Sebastián encaminadas a lograr el permiso de construcción de coches trolebuses para sus líneas.

¹¹⁶⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, p. 14.

¹¹⁶⁹ AGA, 25/28704, *Proyecto de línea de trolebús de San Sebastián-Ventaberri-Rentería* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 44B y 50.

¹¹⁷⁰ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 14, 14 de enero de 1946, pp. 435-436.

¹¹⁷¹ AMSS, Sección A, Negociado 15, H-03691-02, *Documentación relativa a las bases del convenio entre el Excmo. Ayuntamiento y la Compañía del Tranvía de San Sebastián para la explotación con monopolio de los servicios de transporte urbanos colectivos* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, p. 55.

¹¹⁷² *Boletín Oficial del Estado*, Nº 249, 6 de septiembre de 1947, pp. 4982-4983.

estado de pavimentación las calles por las que debían implantarse las nuevas líneas. En materia de tarifas, se establecía una percepción de 0,18 pesetas por viajero/kilómetro, el precio del transporte debería seguir el ritmo marcado por los gastos de explotación y revisado en el caso de elevación del coste de las primeras materias y de los jornales en más de un 10% al conjunto de la explotación. Además, en el caso de que fuera precisa la aprobación gubernativa, el Ayuntamiento se comprometía a apoyar activamente las demandas de la Compañía del Tranvía.¹¹⁷³

En compensación por el régimen de monopolio, el ayuntamiento fijó un canon del 7% de los ingresos brutos, incluidos todos los derechos y tasas municipales. Además, para el mejor control de la gestión de los transportes urbanos, se constituyó una comisión mixta, en la que la representación municipal no sería nunca inferior al 40% de sus miembros.

Cabe señalar que, finalmente, las autorizaciones otorgadas modificaban algunas de las propuestas iniciales de la Compañía. Este es el caso del proyecto de establecer una línea auxiliar de trolebuses por el tramo en explanación propia entre Ategorrieta y Herrera, que fue rechazado por el Ministerio de Obras Públicas.¹¹⁷⁴ Por su parte, el Ayuntamiento modificó el itinerario previsto para la línea de Gros al imponer un circuito que, desde el puente de Santa Catalina se dirigiría por las calles de Secundino Esnaola, Primo de Rivera, San Francisco, Avenida de Navarra, Zabaleta y Paseo Colón para regresar al puente de Santa Catalina.¹¹⁷⁵

Una vez obtenidas las autorizaciones del Ayuntamiento y del Ministerio, era preciso emprender las obras de inmediato, ya que solo disponían de un plazo de dos meses desde su publicación en el Boletín Oficial del Estado para su inicio y dos años para su conclusión.¹¹⁷⁶ Afortunadamente, el suministro de los vehículos había quedado resuelto tras contactar en 1944 con la firma barcelonesa Hispano-Suiza, fábrica de automóviles, S.A. Esta sociedad se manifestó dispuesta a construir trolebuses a partir de sus chasis para camiones de siete toneladas que serían dotados de equipos eléctricos de la firma Maquinaria y Elementos de Transporte, Maquitrans, dirigida por el ingeniero de los tranvías de Barcelona, Sebastián Nadal.¹¹⁷⁷

Poco después, la Compañía del Tranvía recibió otras ofertas, como la realizada por la empresa madrileña Sociedad de Maquinaria de Precisión para Industrias Navales, MINSA de Madrid, en junio de 1944 o la presentada por la suiza Brown Boveri en julio de 1946.¹¹⁷⁸ Sin embargo, tras visitar la Exposición del Automóvil celebrada en Villaverde en julio de 1944 y conocer de cerca el prototipo de trolebús que presentó la Hispano-Suiza, la empresa donostiarra finalmente se inclinó por la firma catalana, a la que encomendó el 11 de agosto de 1944 el suministro de veinticinco unidades.¹¹⁷⁹

En esta ocasión, todo parecía indicar que el nuevo contratista suministraría con celeridad los trolebuses. Así, en octubre de 1944 Hispano-Suiza informó a la Compañía del Tranvía que ya había concluido la construcción del primer chasis, incluido el equipo de tracción, por lo que solicitaba la presencia de los técnicos donostiarras para verificar las pruebas de funcionamiento. En esta visita, el director-gerente de la Compañía pudo constatar que la carrocería del prototipo, realizada en los propios talleres de Hispano-Suiza, no resultaba satisfactoria, por lo que se decidió que las restantes unidades fueran carrozadas en los talleres de la sociedad Seida en Zorroza (Bilbao), decisión que, naturalmente, no resultó del agrado de la empresa catalana.¹¹⁸⁰

Pese a la oposición de Hispano-Suiza, el 26 de febrero de 1945 la Compañía del Tranvía contrató con Seida la fabricación de doce carrocerías y, a finales de ese año,

¹¹⁷³ AGA, 25/28685, *Proyecto de línea de trolebús de San Sebastián (Capital)*.

¹¹⁷⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 23, p. 41B.

¹¹⁷⁵ *Boletín Oficial del Estado*, N° 249, 6 de septiembre de 1947, p. 4982.

¹¹⁷⁶ *Boletín Oficial del Estado*, N° 14, 14 de enero de 1946, p. 435.

¹¹⁷⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 23, p. 10.

¹¹⁷⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 23, pp. 17B y 63.

¹¹⁷⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 23, pp. 20, 21 y 23.

¹¹⁸⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 23, pp. 27B, 28B, 33 y 34.

las doce restantes.¹¹⁸¹ De este modo, a medida que la fábrica barcelonesa finalizaba la construcción de los chasis y el montaje de los equipos eléctricos suministrados por Maquitrans, los remitía a Zorroza para su carrozado. Una vez concluido el montaje del primer vehículo, matriculado con el número 1, se procedió a verificar su correcto funcionamiento mediante una serie de pruebas realizadas los días 16 y 17 de julio de 1946 en las líneas de trolebuses de Bilbao.¹¹⁸²

A partir del mes de enero de 1947 comenzaron a llegar a las cocheras de Ategorrieta los primeros trolebuses completamente terminados.¹¹⁸³ Sin embargo, para proceder a su puesta en servicio, era preciso instalar la nueva línea aérea que, a diferencia de la del tranvía, requería dos hilos de contacto, uno, el situado a la izquierda en el sentido de la marcha, para el polo positivo, y el otro para el negativo. La realización de esta obra fue encomendada a la empresa madrileña Sociedad Española de Montajes Industriales, que contó con la estrecha colaboración de la donostiarra Eustaquio Romero.¹¹⁸⁴ Por lo que respecta a los nuevos postes, de hormigón armado centrifugado, fueron suministrados por la firma zaragozana Alberto Romero Moreno, mientras que Forjas de Amorebieta fabricó las grifas y la francesa Delechaux los elementos más sofisticados de la línea aérea.¹¹⁸⁵



Documento nº 27: Publicidad del carroceros de los trolebuses Hispano-Suiza de San Sebastián, el fabricante bilbaíno Seida. Sus carrocerías ofrecieron un resultado muy deficiente. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

¹¹⁸¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 36, 37 y 53.

¹¹⁸² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, p. 64B.

¹¹⁸³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 76, 77B, 78, 79B y 80.

¹¹⁸⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, p. 27B.

¹¹⁸⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 34B, 39, 42B, 48 y 81.

A pesar de la buena marcha de los trabajos, la Compañía del Tranvía no fue capaz de cumplir con el plazo de dos años exigidos en la autorización ministerial para transformar las líneas de Rentería y Venta Berri, por lo que se vio en la obligación de solicitar una prórroga de un año que fue concedida el 8 de enero de 1948.¹¹⁸⁶ Mientras tanto, la atención del material móvil y fijo del tranvía se descuidó progresivamente, ya que no merecía la pena dedicar grandes esfuerzos en su conservación cuando era inminente su sustitución. Por ello, no es de extrañar que se produjeran algunos accidentes, entre ellos, el más funesto, acaecido el 18 de noviembre de 1947, en el que un tranvía perdió los frenos en el descenso desde el túnel de Miracruz hacia Herrera y, tras descarrilar junto a la iglesia de San Luis Gonzaga, se precipitó a las vías del «Topo», con el trágico balance de cuatro muertos y numerosos heridos de gravedad.

Por otra parte, para realizar el definitivo proceso de sustitución de los tranvías mediante trolebuses, la Compañía del Tranvía consideró oportuno adquirir ocho nuevos autobuses con los que se podría suspender la circulación de los tranvías mientras se remataban los trabajos de montaje de la línea aérea y los de repavimentación del firme de las calles afectadas. Para ello, en junio de 1947 obtuvieron del Ministerio de Industria y Comercio la autorización para adquirir ocho chasis de la firma británica Leyland suministrados por su comercializadora en España, la sociedad Petrolífera y Transportes, S.A. cuyo carrozado se encomendó también a Seida. Sin embargo, como lamentablemente era habitual en la época, la materialización del contrato se retrasó considerablemente y el primer coche no fue entregado hasta el 18 de mayo de 1948.¹¹⁸⁷

Unos meses antes, y ante la inminencia del asfaltado de las calles por las que circulaba el tranvía de Amara, la Compañía no tuvo más remedio que suspender este servicio y, ante el retraso de los autobuses Leyland, alquiló un coche a la empresa Antonio Areizaga, con el que inició el servicio el 31 de marzo de 1948. De este modo, en la misma fecha se suprimía la primera línea de tranvías de San Sebastián.¹¹⁸⁸ A partir del 23 de mayo, el servicio sería prestado por el primer autobús Leyland de la Compañía del Tranvía, matriculado con el número 51.¹¹⁸⁹

Finalmente, el 19 de julio de 1948 se procedió a la solemne inauguración de los primeros trolebuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián que, a partir de esa fecha, tomaron el relevo de los tranvías en las rutas de Venta Berri e Igueldo. Además, como ya se habían recibido otros tres autobuses Leyland, en la misma fecha se procedió a la supresión del tranvía de la estación del Norte que fue reemplazado por los nuevos vehículos diesel.¹¹⁹⁰

¹¹⁸⁶ AMSS, Sección A, Negociado 15, H-03368-09, *Informe de la Compañía del Tranvía de San Sebastián sobre las causas del retraso en la transformación de las líneas de tranvías en líneas de trolebuses, así como la situación actual y planes previsibles para el futuro* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, p. 94B.

¹¹⁸⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 83 y 100B.

¹¹⁸⁸ AMSS, Sección A, Negociado 15, H-03441-36, *Itinerario provisional del autobús que hace el servicio de viajeros a Amara en sustitución del tranvía urbano*.

¹¹⁸⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 99 y 100B.

¹¹⁹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, p. 103.



Imagen nº 52: En 1948 la Compañía del Tranvía de San Sebastián puso en servicio ocho autobuses Leyland con el propósito de facilitar la transformación de tranvías a trolebuses así como para atender la línea de Norte. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

A partir del 19 de julio de 1948 solamente se mantuvieron en servicio las líneas de tranvías de Gros y Rentería, ya que las de Venta Berri e Igueldo pasaron a ser explotadas mediante trolebuses mientras que en las de Amara y Norte se empleaban los nuevos autobuses. Como era habitual, la prensa donostiarra dio puntual noticia del acontecimiento y, *El Diario Vasco* señalaba en su crónica que,

Ayer quedó inaugurado el servicio de trolebuses a Igueldo y Venta-Berri

Ayer, a las once, quedó inaugurado oficialmente el servicio de trolebuses de las líneas Alameda Calvo Sotelo-Igueldo y Venta-Berri, nota destacada de la vida local donostiarra, acogida con satisfacción general. Esta inauguración ha coincidido con el XXXVII aniversario de la inauguración del tranvía de Miramar a Igueldo, por la misma compañía que ahora ha transformado aquel servicio en trolebuses, siendo gerente de la Sociedad Monte Igueldo don Evaristo San Martín.

Al acto inaugural de los trolebuses asistieron el gobernador civil y general gobernador militar, el alcalde, tenientes de alcalde y concejales del ayuntamiento de la ciudad, el presidente de la Audiencia, el delegado de Hacienda y demás autoridades; el vicepresidente del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, don José Egaña, y los consejeros señores Echaide, Iruretagoyena y Oa; el director de la citada Compañía, don Victoriano Ibarbia; el adjunto a la dirección, don Víctor Manuel Ibarbia; el abogado, don José Ramón Machimbarrena; los jefes de oficinas y Vías y Obras, don Cándido Sarriegui y don José Almandoz, respectivamente; los jefes de material y línea aérea, don Severo y don Rafael Vidal, respectivamente; el director de la S.E.M.I., don Luis Dousinague y el técnico don Vicente Mompla; el director de la factoría SEIDA de Zorroza, don Vicente Urrutia y el vicepresidente del Consejo de Administración de dicha factoría, señor Vidaurre; el presidente y director de la Sociedad Monte Igueldo; el ingeniero jefe de Obras Públicas de Guipúzcoa, señor Zubizarreta; el ingeniero

de Obras del Ayuntamiento de San Sebastián, señor Zuazola, el secretario de la Corporación municipal donostiarra, señor Charlen; el interventor de Fondos, señor Pérez Ormazábal, el oficial mayor letrado, señor Ferrer; el jefe letrado de la Comisión de Hacienda, señor Aramburu y otras personas.

El párroco de Santa María, don Segundo Garayalde, desde el balcón de la nueva casa consistorial, lado de la calle de Hernani, bendijo los cuatro magníficos trolebuses destinados al servicio de las citadas líneas San Sebastián-Venta Berri y San Sebastián-Igueldo, y a continuación, las autoridades e invitados ocuparon dos trolebuses haciendo el recorrido de ida y vuelta a Igueldo. El recorrido se hizo con toda normalidad, pudiendo todos comprobar el perfecto funcionamiento de los vehículos y las comodidades que ofrecen al viajero.

Inmediatamente quedó establecido el servicio permanente para el público, que utilizó los trolebuses con muestras de natural curiosidad y satisfacción. Las autoridades e invitados, después del acto inaugural, fueron obsequiados en el ayuntamiento con un "lunch" que fue servido por la casa Arrieta y Garagorri.

El alcalde, señor Azpilicueta, pronunció unas breves palabras, manifestando que hace poco más de un mes tuvo la satisfacción de asistir al acto de la ampliación del servicio telefónico y que en aquella ocasión brotaron de sus labios unas palabras de recuerdo para su predecesor en la Alcaldía, don Rafael Lataillade, porque estimaba de justicia reconocer, en aquella hora de satisfacción, el mérito de la obra que se inauguraba y que fue realizada por él en sus mayores proporciones. Hoy, como entonces, me es grato unir a mi gestión esta efeméride, en la que San Sebastián implanta otro servicio interesante; el de los trolebuses, que desarrollado en su totalidad en fechas sucesivas, alterará profundamente nuestra fisonomía urbana, hermoseándola de manera extraordinaria. Pero también en este caso el mérito de su proyección corresponde a mi predecesor, el señor Lataillade, pues durante su etapa se desarrollaron y coronaron felizmente las negociaciones entre el Ayuntamiento y la Compañía del Tranvía de San Sebastián.

Si la comprensión de los particulares le acompaña, el Municipio servirá con eficiencia la ciudad, haciendo posible el lema que desea practicar, "obras son amores y no buenas razones". Terminó el señor Azpilicueta ofreciendo a la Compañía del Tranvía, en nombre de la Corporación que preside, toda la asistencia para que los servicios de transportes colectivos tengan el rango que San Sebastián merece y haciendo votos por que éstos lleguen a ser motivo de satisfacción y orgullo para todos.

El señor Egaña (don José), después de dirigir un cariñoso recuerdo al presidente del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, don Ramón Machimbarrena, a quién su estado de salud le priva de asistir a la inauguración de los trolebuses, por cuya implantación con tanto entusiasmo ha laborado, manifestó que la Compañía, con gran espíritu donostiarra, y a costa de grandes sacrificios, se ha desvelado por dotar a San Sebastián de un sistema de transporte colectivo digno de su rango y belleza, anhelo que se ha plasmado en realidad, tras vencer innumerables dificultades. Dedicó palabras de gratitud al gobernador civil, barón de Benasque, por su valioso apoyo; al Ayuntamiento de San Sebastián por su leal y eficaz colaboración; al señor Lataillade, presidente de la Corporación municipal cuando se iniciaron las conversaciones y se llegó a la firma del convenio entre el Ayuntamiento y la Compañía del Tranvía e incansable en sus gestiones para la solución de difíciles problemas que en todo tiempo fueron presentándose y a quien en gran parte debe la Compañía la obtención de los autobuses que hoy

circulan por nuestras calles, y al alcalde actual, don Félix Azpilicueta, que desde el primer momento, comprendiendo la importancia de la obra emprendida, ha prestado la más eficaz y diligente que, una vez vencidas, han permitido llevar a cabo la inauguración de estas líneas de trolebuses.

Terminó afirmando el sincero y firme propósito de la Compañía en perseverar en el camino emprendido para que, con la ayuda de todos, San Sebastián pueda mantener el rango y prestigio que universalmente le son reconocidos.¹¹⁹¹

Cabe señalar que la crónica contenía un error al señalar que ese mismo día se cumplía el 37 aniversario del tranvía a Igueldo, lo que no es cierto, ya que dicho trayecto había entrado en servicio el 5 de septiembre de 1912. En cambio, no hacía ninguna referencia a que ese mismo día se conmemoraba el 61 aniversario de la inauguración del primer tranvía de San Sebastián. Por su parte, el tono de la crónica del otro rotativo de la capital guipuzcoana, *La Voz de España*, utilizaba un tono menos formal en su primera página e incluso se permitía criticar la subida de tarifas que suponía la inauguración del nuevo sistema de transportes.

Trolebuses, pero pocos

Si no fuera porque a Rubén Darío se le antojó un día la para mí en esta ocasión fatal idea de componer unos versos que dicen “Ya viene el cortejo Ya suenan los claros clarines...”, a buen seguro que nunca mejor que hoy pudiera cantarse una marcha triunfal y bien sonada. Porque ¡cuidado que han tenido que aguantar mecha los pobres trolebuses! ¡Ellos que venían a salvarnos de la melancólica esclavitud en que los tranvías nos tenían, ellos que han sufrido los improperios de mil lenguas sin que hubieran dicho esa boca es mía, ellos que no hablan mal de nadie, ni habían cortado pierna alguna, ni abollado ningún “haiga”, ellos que no habían metido ningún ruido a las seis de la mañana, ellos que aguantaron sus ansias de trabajo reprimidas, encadenados en la prisión de las cocheras, ellos, pobrecillos, cuanto vilipendio han sufrido y cuantas ofensas inhumanas!

Pero, ¡al fin, ya llegó el cortejo flamante blanco y azul! ¡Y que cara de buenos chicos tienen! Callanditos y con la cara limpia han desfilado por las calles de la ciudad, exhibiéndose pudorosos, como figurines de casa de modas, a la vista incisiva de la ciudad. Y la ciudad, curiosa, los ha visto pasar uno a uno. Lo mismo que las damas ven pasar los figurines observando y criticando detalles, como si se echara las cuentas mismas que la dama a pie de la modelo: -me gusta, no me gusta... esta tiene la falda demasiado larga, ésta es demasiado pequeña y no es suficiente para ir desahogada durante el verano, esta...

Para unos son pequeños. Para otros son estrechos. Al entrar les parecen incómodos los asientos, comparados con los autobuses del servicio de Amara; a aquellos les parecen demasiado caros sus trayectos –a nosotros también nos los parecen- otros dicen que son pocos los trolebuses de Venta-Berri e Igueldo para el verano, que se debe aumentar el servicio de estas líneas. ¡Todos los hemos tenido que buscar alguna falta!

Hasta que, por fin, ¡que caramba. ¡También los trolebuses tienen su corazoncito!, molestos por tanta y tan descarada e insolente mirada, se les ha subido el rubor a la cabeza y han comenzado por saltar los troles al viento a la primera de cambio, repartiendo sablazos a diestro y siniestro en plena Avenida.

¡Muy bien hecho, si señor, muy bien hecho! ¿No ven ustedes que no han tenido tiempo de aprenderse el camino y nada de particular tiene que entre

¹¹⁹¹ *El Diario Vasco*, Nº 4.201, 20 de julio de 1948, p. 6.

tanto cable y tanto cruce se vayan alguna vez hacia Gros en lugar de seguir para el Antiguo?

¡Bien venidos seáis trolebuses y contad con nuestro apoyo hasta que terminéis de extirpar al menguado, tranviucho que nos oprimía en su inmoralidad estética y mugrienta, hasta que os convirtáis en los únicos dueños y señores de San Sebastián! ¡Os saludamos!¹¹⁹²



Imagen nº 53: El 18 de julio de 1948 entraron en servicio los primeros trolebuses de San Sebastián en las líneas de Venta Berri e Igueldo. En la imagen, la comitiva inaugural frente al Ayuntamiento. Archivo Fototeca Kutxa.

Pese a la sucesiva supresión de líneas de tranvías, la instalación de los nuevos servicios arrastraba un notable retraso, por lo que fue preciso solicitar hasta tres nuevas prórrogas a la administración.¹¹⁹³ Además, los veinticinco vehículos contratados con la Hispano-Suiza no eran suficientes para sustituir la totalidad de los tranvías por lo que, ante los mediocres resultados que ofrecían estos coches y su reducida capacidad, la Compañía del Tranvía decidió adquirir unidades de mayor envergadura y más robustas. La solución vino de la mano de la sociedad Petrolífera y Transportes, S.A. que, ya en abril de 1947 había ofrecido el suministro de veinticinco trolebuses de la firma británica British United Traction, BUT, con chasis Leyland y equipos eléctricos de la Crompton Parkinson.¹¹⁹⁴

La importación de los nuevos vehículos no se vio exenta de los inconvenientes que ofrecía la burocracia franquista y, aunque en junio de 1947 obtuvieron el permiso de importación de los veinticinco chasis y equipos eléctricos, los nueve primeros no llegaron a España hasta abril de 1948. Mientras tanto, cambios en el Ministerio de Industria y Comercio paralizaron la importación de los restantes dieciséis chasis, que no se pudieron recibir hasta el verano de 1951.¹¹⁹⁵

¹¹⁹² *La Voz de España*, Nº 3.657, 20 de julio de 1948, p. 1.

¹¹⁹³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, p. 140 y Nº 24, p. 47.

¹¹⁹⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1947*, p. 15.

¹¹⁹⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 82, 137 y 140 y Nº 24, pp. 27, 38B, 58B y 69.



Imagen nº 54: La llegada de los trolebuses BUT permitió inaugurar el trolebús a Pasajes y Rentería. Sin embargo, debido al mal resultado de las carrocerías SEIDA, los 16 últimos coches fueron carrozados en Zaragoza por Carde y Escoriaza. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Mucho antes de que se solucionase el suministro de los trolebuses BUT, la Compañía del Tranvía pudo poner en marcha otras dos líneas gracias a la progresiva llegada de los restantes Hispano-Suiza y a la conclusión de los trabajos de montaje de la línea aérea y de pavimentación de las calles. Así, el 26 de junio de 1949 iniciaban los trolebuses su andadura en la línea de Amara lo que, a su vez, permitió liberar los autobuses que atendían este servicio vehículos que, un mes más tarde, fueron destinados a cubrir el servicio del barrio de Gros.¹¹⁹⁶ De este modo, el 15 de agosto de 1949, se eliminaron los tranvías en este itinerario, sustituidos provisionalmente mediante autobuses, mientras se realizaban las obras de asfaltado de las calles por las que circularían los trolebuses. Sin embargo, el Consejo de Administración pronto pudo constatar que los antiguos usuarios de este servicio se pasaron en masa a la línea de tranvías de Rentería, no por añoranza de estos vehículos, sino porque las tarifas implantadas con el nuevo servicio eran considerablemente más elevadas.

La sangría de clientes en los autobuses de la línea de Gros solo se pudo frenar a partir del mes de noviembre de 1949, momento en que la Compañía del Tranvía obtuvo la autorización administrativa para suprimir los billetes económicos entre la Alameda y la calle Padre Larroca.¹¹⁹⁷ Finalmente, 25 de septiembre de 1950, los autobuses provisionales fueron definitivamente relevados por los trolebuses.¹¹⁹⁸

La última línea en la que los trolebuses tomaron el relevo de los tranvías fue, precisamente, la de mayor longitud entre las explotadas por la Compañía del Tranvía

¹¹⁹⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1949, p. 13.

¹¹⁹⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 125 y 130.

¹¹⁹⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 24, p. 21.

de San Sebastián; la que unía la capital guipuzcoana con Rentería. La primera fase de la transformación fue la comprendida entre el centro de la ciudad y las cocheras de Ategorrieta. Sin embargo, con la puesta en servicio de este servicio no fue posible suprimir simultáneamente los tranvías en este trayecto, ya que esta medida hubiera supuesto la realización de engorrosos trasbordos para los viajeros que continuaban hacia Herrera, Pasajes y Rentería. Por ello, y para evitar que se reprodujera la situación vivida dos años antes en la línea de Gros, es decir, que los clientes optasen por seguir utilizando los servicios más económicos del tranvía, cuyo billete costaba 30 céntimos, frente a los 60 previstos con los nuevos trolebuses, la empresa decidió solicitar al Ministerio de Obras Públicas la posibilidad de suprimir en los tranvías la tarifa a Ategorrieta y unificarla desde San Sebastián hasta Herrera, que tenía un coste de 40 céntimos, al mismo tiempo que crearían una sección intermedia de los trolebuses hasta la Plaza de Toros, por ese mismo importe, única forma de fomentar la utilización de los nuevos servicios. El 10 de agosto de 1951 recibieron la oportuna autorización ministerial y solamente entonces se decidieron a inaugurar el nuevo servicio, que inició su andadura el 15 de agosto.¹¹⁹⁹

Cabe señalar que, hasta la puesta en marcha de la línea aérea para trolebuses desde el centro de San Sebastián hasta Ategorrieta, los coches que prestaban servicio en las líneas de Venta Berri, Igueldo, Amara y Gros debían salir de cocheras o retirarse a ellas aprovechando las instalaciones del tranvía. Para ello, únicamente levantaban el trole de la izquierda para contactar con la línea aérea de la que tomaban el polo positivo, mientras que un sistema de frotadores sobre los carriles, aseguraba el retorno del negativo.

Finalmente, a comienzos de la siguiente primavera, la Compañía del Tranvía, que ya había recibido once de los nuevos trolebuses BUT, concluyó los trabajos de montaje de la línea aérea hasta Pasajes Ancho, población en la que estableció un pequeño circuito urbano. En consecuencia, el 1 de abril de 1952 se implantó el nuevo servicio hasta esta localidad, al tiempo que se estableció una lanzadera con autobuses hasta Rentería.¹²⁰⁰ A partir de esa fecha, quedó prácticamente suprimido el servicio de tranvías, ya que el único trayecto que siguieron cubriendo estos vehículos fue el comprendido entre las cocheras de Ategorrieta y Herrera por el tramo establecido en explanación propia.

La ampliación de la filovia hasta Rentería todavía se retrasó un año debido a las obras que el Ministerio de Obras Públicas realizaba para ampliar la carretera Nacional 1, lo que imposibilitó que la empresa Eustaquio Romero colocase los postes de sustentación de la nueva línea aérea. Por tanto, los trolebuses no pudieron ampliar su recorrido a Rentería hasta el 12 de enero de 1953. Cabe señalar que el final de la línea se estableció en la Alameda Gamón, junto al cruce con la calle Viteri, donde los trolebuses invertían la marcha en una compleja maniobra triangular.¹²⁰¹ En principio esta terminal tenía carácter provisional, ya que estaba prevista la prolongación del servicio hasta la gasolinera de Gabierrota, situada a la salida de la población en dirección a Irún y, aunque antes incluso de la inauguración ya se estaban tendiendo las columnas de hormigón necesarias, finalmente la Compañía del Tranvía abandonó la materialización de esta ampliación debido a la baja densidad de población de esta zona.¹²⁰²

¹¹⁹⁹ AGA, 25/28722, *Proyecto de línea de trolebús San Sebastián-Ategorrieta* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A., Nº 24*, pp. 60-64B.

¹²⁰⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A., Nº 24*, p. 125B.

¹²⁰¹ AGA, 25/28649, *Expedientes de trolebuses, San Sebastián-Rentería* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A., Nº 24*, pp. 122, 125, 126, 135B y 140B.

¹²⁰² AMR, Sección D, Negociado 6, Libro 3, Expediente 12, *Expediente referente a la modificación del recorrido de los trolebuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián dentro de la villa de Rentería y su prolongación a la gasolinera de Gabierrota* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A., Nº 24*, p. 143B.

A partir del 12 de enero de 1953, todos los servicios de transporte de viajeros de la Compañía del Tranvía de San Sebastián se prestaron mediante trolebuses, con excepción de la línea de la estación del Norte, en la que se mantuvieron en circulación los autobuses, y el pequeño trayecto de las cocheras de Ategorrieta a Herrera por el tramo de explanación propia, que siguió atendido mediante tranvías. Naturalmente, el transporte de mercancías reducido a su mínima expresión en los años treinta, desapareció definitivamente con la supresión de los tranvías.

Desde la citada fecha, la modificación más importante experimentada por los servicios de la Compañía del Tranvía de San Sebastián fue la creación de la nueva línea de autobuses al barrio de Eguía que, en sus inicios realizaba un itinerario con salida en la calle Camino, para seguir por Andía, Miramar, Urbietta, San Martín, Fueros, puente de Santa Catalina, puente de Iztueta, Duque de Mandas, Eguía y camino del Cementerio, para regresar por Eguía, Duque de Mandas, Iztueta y puente de Santa Catalina, para regresar a Camino. Tras la tramitación del oportuno expediente, la nueva línea, marcada con el número 10, fue inaugurada el 15 de junio de 1953.¹²⁰³

Nº	Nombre	Sistema	Fecha de Transformación
1	Rentería	Trolebús	12 de enero de 1953
2	Pasajes	Trolebús	1 de abril de 1952
3	Herrera	Tranvía	
4	Ategorrieta	Trolebús	15 de agosto de 1951
5	Venta-Berri	Trolebús	19 de junio de 1948
6	Igueldo	Trolebús	19 de junio de 1948
7	Amara	Trolebús	26 de junio de 1949
8	Gros	Trolebús	25 de septiembre de 1950
9	Norte	Autobús	19 de julio de 1948
10	Eguía	Autobús	15 de junio de 1953

Por otra parte, el 16 de noviembre de 1953, ante las constantes quejas del ayuntamiento de Pasajes sobre el deterioro del pavimento que, a su entender, provocaba en sus calles el paso de los trolebuses,¹²⁰⁴ la Compañía del Tranvía decidió suprimir el pequeño circuito urbano que realizaban los trolebuses en el barrio de Ancho, por lo que todos los coches que cubrían este servicio ampliaron su recorrido hasta Rentería.¹²⁰⁵ La decisión provocó numerosas quejas por parte de los vecinos y del propio consistorio afectado, ya que veían como los trolebuses llegaban a su localidad, procedentes de Rentería, prácticamente llenos, con la consiguiente incomodidad para los usuarios que se veían obligados a viajar de pie debido a la menor capacidad de los nuevos vehículos respecto a los viejos tranvías.¹²⁰⁶ Así, la revista anual *Los Tres Pasajes* afirmaba en su edición del año 1954 que:

¹²⁰³ AMSS, Sección A, Negociado 15, H-03698-06, *Nueva línea de autobuses a Eguía y AMVF*, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 24, p. 144 y Nº 25, p. 20.

¹²⁰⁴ AMP, Libro de Actas del Ayuntamiento, 22-12-1952, *Daños del trolebús en las calles*.

¹²⁰⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 25, p. 38.

¹²⁰⁶ AMP, Libro de Actas del Ayuntamiento, 1-6-1953, *Supresión del servicio de trolebuses por las calles de Pasajes Ancho*.

En nuestro número de 1952 publicamos la foto del primer trolebús que entró en Pasajes; y, con ella, unas palabras, sinceramente sentidas, de bienvenida al nuevo servicio, implantado el 1 de Abril de aquel mismo año. Pero –escépticos y escarmentados de cómo son de inconsecuentes y frágiles las cosas en esta vida– aventurábamos la suposición de que, con el correr de los días llegara uno en el cual echáramos de menos «los atortugados y trepidantes tranvías». Y, tal como se han deslizado los hechos, tentados estamos de reconocer que, efectivamente, los hemos de recordar con condolida y lacrimiente nostalgia...¹²⁰⁷



Imagen nº 55: Apenas un año duró el servicio específico de trolebuses de San Sebastián a Pasajes. Fotografía cedida por Pedro Pérez Amuchastegui.

Un año más tarde, la red explotada por la Compañía del Tranvía de San Sebastián experimentó un nuevo cambio, al ampliar la línea de Amara su recorrido hasta la plaza del Centenario. En efecto, aunque con el nuevo convenio suscrito en 1947 el consistorio había logrado eliminar las vías de esta empresa, todavía seguían circulando por las calles de la capital guipuzcoana los trenes de la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías, titular de los ferrocarriles de San Sebastián a Hernani y a la frontera francesa, que realizaban un recorrido urbano desde la estación de Amara, por las calles de Prim, plaza de Bilbao, Guetaria, Churruca y Plaza de Guipúzcoa, donde giraba hacia Peñafiorida para retornar por Garibay, Fuenterrabia y nuevamente Prim hasta alcanzar nuevamente la estación de Amara.

¹²⁰⁷ *Los Tres Pasajes*, Nº 12, 1954, p. 15

Tras la Guerra Civil, el Ayuntamiento de San Sebastián estableció negociaciones para, al igual que había hecho con la Compañía del Tranvía, lograr que la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías abandonase su trazado urbano. Sin embargo, la empresa no mostró ningún interés en acatar los deseos del municipio, ya que la eliminación del circuito urbano suponía dejar a sus viajeros en la estación de Amara, punto entonces muy alejado del centro de la ciudad, mientras que los servicios de autobuses en competencia procedentes de Hernani e Irún llegaban hasta el corazón de la capital de Guipúzcoa.

Ante la falta de voluntad de la empresa, el Ayuntamiento intentó forzar la situación. Para ello, la excusa de una avería en el alcantarillado sirvió para que el 9 de mayo de 1942 y sin previo aviso a la Compañía, se iniciaran en la calle Prim unas obras de reparación que interrumpieron forzosamente la circulación ferroviaria. Según señala el informe elaborado al efecto por la Inspección Técnica y Administrativa de Ferrocarriles, el consistorio desarrolló los trabajos a un ritmo deliberadamente lento, por lo que el servicio solo pudo reanudarse con normalidad, y tras las insistentes protestas de la Sociedad Explotadora y el organismo inspector, el 19 del mismo mes.¹²⁰⁸

A comienzos de los años cincuenta, el material móvil de los Ferrocarriles de Hernani y de la Frontera necesitaba con urgencia una profunda modernización que no pudo ser afrontada por la empresa concesionaria debido a su progresiva descapitalización, así como a la penuria de materiales sufrida por el país durante la posguerra. Este hecho, unido a una sucesión de pequeños accidentes, dio al Ayuntamiento la excusa perfecta para solicitar al Ministerio de Obras Públicas la autorización oportuna para paralizar la circulación de los trenes por las calles de la ciudad, concedida mediante Orden Ministerial de 1 de mayo de 1954. Así, el 24 del mismo mes, un acuerdo municipal ordenaba:

Primero: Como medida de seguridad de tráfico y policía urbanos, y sin afectar en lo más mínimo a la concesión, provisionalmente, a partir del día 7 de los corrientes, dejen de penetrar en el interior de la ciudad los vehículos de los Ferrocarriles de San Sebastián a la Frontera y de San Sebastián a Hernani, fijándose el origen del recorrido de las referidas líneas en la estación de Amara.

Segundo: Que se dirija comunicación a la SEFT notificándola el precedente acuerdo y significándola al propio tiempo el deseo de la Alcaldía-Presidencia y de la corporación municipal de que en la mayor brevedad logren la necesaria renovación de material que permita levantar la prohibición de entrada de sus trenes en la población como medida de prudencia ante la inseguridad y mal estado de su material actual.

Tercero: Que se encargue al señor ingeniero de Obras Municipales el estudio de un proyecto de estación terminal en Amara para el cumplimiento de los servicios de referencia.¹²⁰⁹

En el acuerdo municipal, no deja de resultar llamativa la aparente contradicción entre el segundo punto, del que se desprende que la prohibición se realizaba únicamente con carácter provisional, a la espera de la modernización del material móvil, mientras que en el punto tercero se encargaba la redacción de un proyecto de estación terminal en Amara. A pesar de las buenas palabras, la intención era clara, la supresión definitiva de la circulación ferroviaria por las calles de la ciudad.

¹²⁰⁸ AMVF, Fondo SEFT, *Carta remitida por la Inspección Técnica y Administrativa de Ferrocarriles a la SEFT*. 17 de junio de 1942.

¹²⁰⁹ *La Voz de España*, 3 de junio de 1954, p. 4.



Imagen nº 56: La supresión de los trazados urbanos de los ferrocarriles de Hernani y de la frontera, implicó la prolongación de los servicios de la Compañía del Tranvía de San Sebastián hasta la plaza del Centenario. En la imagen, tren de Hernani en la Plaza Guipúzcoa. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías.

Al recibir el comunicado municipal, la Sociedad Explotadora anunció que interpondría un recurso de reposición ante la Comisión Municipal Permanente en el plazo legal de quince días, así como recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Supremo contra la Orden Ministerial de 1 de mayo, alegando defecto de forma, ya que no les habían notificado la inminencia de la citada Orden antes de producirse ésta para que los interesados pudieran realizar sus consideraciones y reclamaciones. A pesar de sus protestas, el Ayuntamiento insistió en mantener la prohibición a partir del lunes 7 de junio, mientras que, tal y como recogía la edición del 8 de junio de *La Voz de España* la empresa intentó hacer caso omiso:

Ayer lunes entraba en vigor la orden del Ayuntamiento de San Sebastián prohibiendo el paso de los vehículos de la SEFT por las calles de la ciudad. Sin embargo, el «Topo» de las siete de la mañana y el primer tranvía de Hernani rebasaron la «frontera» de Amara. Apenas media hora después, ante un nutrido grupo de curiosos, quedó suspendida la entrada en el casco urbano. La Compañía requirió la presencia de un Notario para que levantase acta. La Alcaldía ha impuesto dos multas de 500 pesetas, una por cada vehículo que incumplió la orden. En las fotos de Marín, algunas de las «casheras» que pusieron «el grito en el cielo» por tener que apearse y cargar con cestas y cántaros lejos de los mercados.¹²¹⁰

Entre tanto, para evitar que los diversos pleitos planteados contra la decisión municipal se eternizaran, y ante su delicada situación económica, la Sociedad Explotadora de

¹²¹⁰ *La Voz de España*, 8 de junio de 1954, p. 2.

Ferrocarriles y Tranvías optó por alcanzar un acuerdo con el consistorio mediante el cual recibía una compensación económica. A su vez, el Ayuntamiento se comprometía a construir una estación en Amara, promesa que nunca llegó a cumplir, y a prolongar los servicios de la línea de trolebuses de Amara, explotada por la Compañía del Tranvía de San Sebastián, hasta la nueva terminal.

En consecuencia, el Ayuntamiento solicitó a la Compañía del Tranvía la prolongación de sus servicios hasta la estación de la Sociedad Explotadora en Amara, pero como no podía montar la línea aérea necesaria de inmediato, a partir del 1 de julio de 1954 se suspendió la circulación de trolebuses en este trayecto para ser sustituida, de forma provisional, mediante tres autobuses.¹²¹¹ Los trabajos de ampliación se demoraron hasta el 15 de julio de 1955, fecha en que se reanudó la circulación de trolebuses en la línea de Amara, en este caso, hasta la plaza del Centenario.¹²¹²



Imagen nº 57: El último servicio de tranvías de San Sebastián funcionó hasta julio de 1958 en el tramo de explanación propia comprendido entre Ategorrieta y Herrera. La caída del techo de la cochera en la que se guardaban los vehículos asignados a este trayecto precipitó la desaparición de los últimos tranvías de la capital guipuzcoana.
Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Pronto se comprobó que esta pequeña ampliación hasta la plaza del Centenario resultaba insuficiente. El rápido crecimiento del ensanche de Amara generó un potencial de demanda que se vio acentuado tras la inauguración de las nuevas dependencias del Gobierno Civil junto a la plaza de Pío XII. En septiembre de 1956 el

¹²¹¹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1954, p. 2.

¹²¹² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 25, p. 101.

propio gobernador solicitó a la Compañía la prolongación del trolebús hasta este punto, por lo que un mes más tarde, tras obtener del Ayuntamiento un compromiso por el que el consistorio sufragaría las posibles pérdidas, se estableció una nueva línea de autobuses que, con el número 11, fue inaugurada el 5 de octubre de 1956. Como esperaba la concesionaria, en los primeros meses la explotación fue deficitaria, con una insuficiencia media de 700 pesetas diarias.¹²¹³

La última modificación que experimentaron los servicios de la Compañía del Tranvía en este periodo, fue la supresión de la última línea de tranvías de la ciudad. Aunque la empresa ya se había planteado esta posibilidad en el verano de 1956,¹²¹⁴ fue un hecho fortuito, el hundimiento de la cochera en la que se estacionaban los tranvías durante la noche del 21 de julio de 1958, como consecuencia de un violento vendaval, el que motivó la definitiva eliminación de la línea que unía Ategorrieta con Herrera, ya que los dos vehículos que atendían este trayecto quedaron completamente inutilizados. En consecuencia, la Compañía procedió al rápido montaje de un triángulo de retorno en Herrera y, a partir del 31 de julio, prolongó hasta este punto los trolebuses de la línea 4. De este modo, desaparecía definitivamente el último vestigio del sistema de transporte que había dado nombre a la razón social de la Compañía del Tranvía de San Sebastián.¹²¹⁵

8.7.- LA FINANCIACIÓN DE LA TRANSFORMACIÓN

Cuando en marzo de 1941 la Junta Extraordinaria de accionistas aprobó la transformación del servicio de tranvías en trolebuses, el presupuesto estimado de la operación era de unos diez millones de pesetas. Sin embargo, la realidad pronto se encargó de demostrar que esta previsión estaba alejada de la realidad, ya que la inversión final duplicó con creces esta cifra.

En buena medida, la notable desviación que experimentó el coste de la transformación se debía a una estimación equivocada del precio de los nuevos vehículos a adquirir, ya que, en principio, los responsables de la Compañía del Tranvía consideraban que cada trolebús vendría a costar unas 200.000 pesetas.¹²¹⁶ Sin embargo, y tras fracasar los primeros intentos de compra, tanto de vehículos construidos en España por Material Móvil y Construcciones como de coches importados desde Italia, Alemania o Checoslovaquia, los trolebuses finalmente adquiridos a Hispano Suiza, una vez carrozados por Seida, alcanzaron un coste unitario de 239.100,86 pesetas.¹²¹⁷

Aunque la adquisición de los trolebuses Hispano-Suiza solo representó una desviación del 11,9% respecto a lo presupuestado, su capacidad era muy reducida y su fiabilidad pronto demostró ser muy mediocre, por lo que los 25 vehículos restantes para completar el parque móvil fueron adquiridos a la firma británica BUT, especializada en este tipo de construcciones, pero al elevado precio de 567.069,6 pesetas cada unidad, es decir, un 183,5% más de lo previsto.¹²¹⁸

¹²¹³ AMSS, Sección A, Negociado 15, H-03606-07, *Establecimiento del servicio de transporte de viajeros hasta las inmediaciones del Gobierno Civil* y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A., Nº 25*, pp. 127B, 128 y 132.

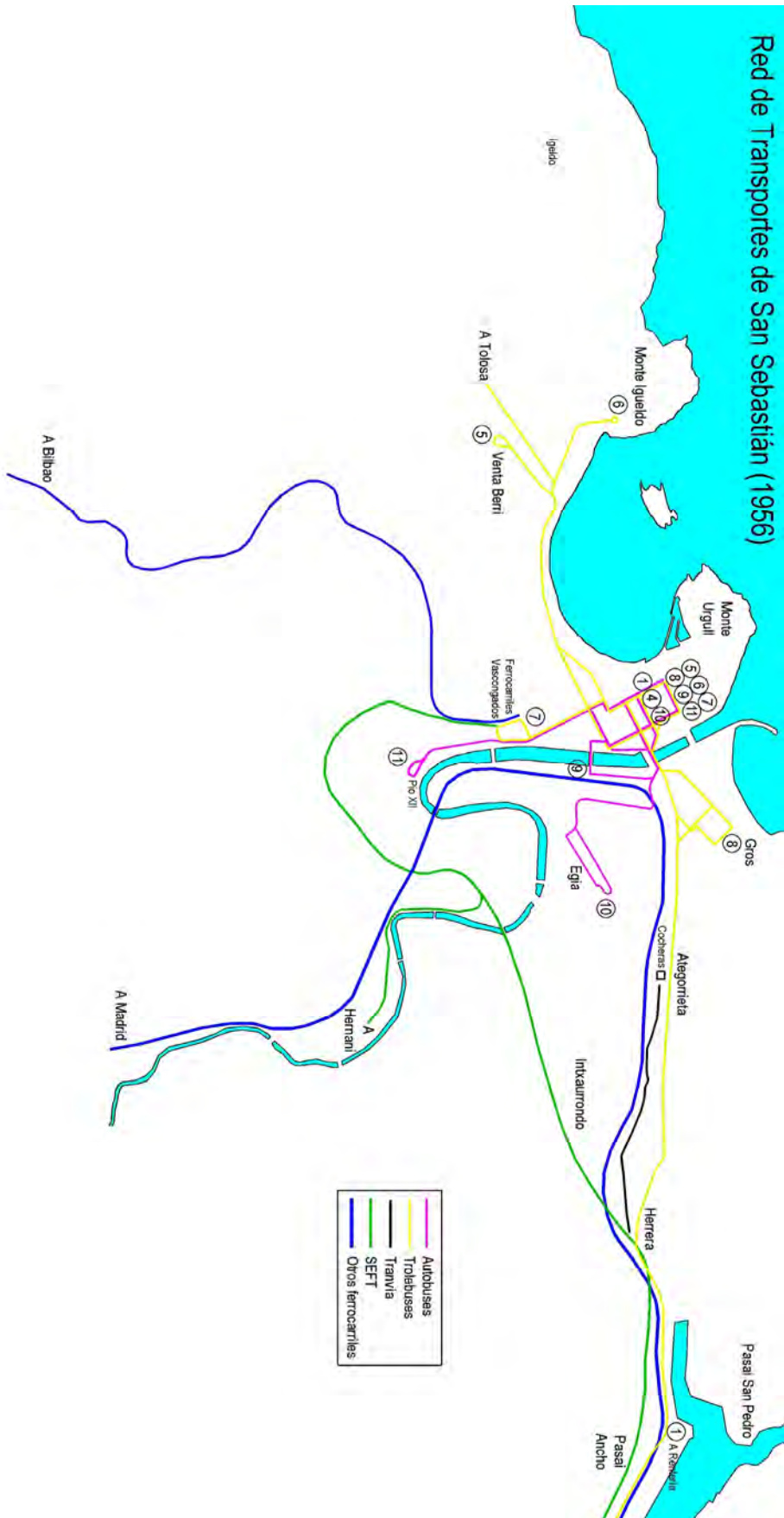
¹²¹⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A., Nº 25*, p. 122.

¹²¹⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A., Nº 25*, pp. 161B-162.

¹²¹⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria de la Junta General Extraordinaria del 1º de marzo de 1941*, p. 9.

¹²¹⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de inventarios Nº 4*, p. 36.

¹²¹⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1954*, p. 7.



Plano nº 4: Red de transporte público de San Sebastián en 1956. Dibujo de Pedro Pintado Quintana.

Desviaciones similares se experimentaron en otros conceptos, sobre todo los relativos al montaje de la línea aérea y a capítulos no incluidos en principio en el proyecto de la transformación del servicio de tranvías a otro de trolebuses, como es el de la adquisición de ocho nuevos autobuses Leyland, con un coste de 1.392.396,71 pesetas.¹²¹⁹

Para financiar la operación, la Junta Extraordinaria de marzo de 1941 había aprobado, por una parte, poner en circulación las 3.000 acciones existentes en cartera y, por otra, ampliar el capital social de cuatro millones de pesetas en otros seis. Además, preveían recurrir al crédito bancario en lugar de a la emisión de obligaciones, al considerar la primera opción más ventajosa, ya que siendo muy pequeña la diferencia del costo por la obtención del numerario de una u otra forma, existe la gran ventaja a favor de la cuenta de crédito de poder ingresar en ella los rendimientos de la explotación conforme se va obteniendo, y con ello automáticamente se irán produciendo con los beneficios que se obtengan de la explotación de cada Ejercicio, las correspondientes reducciones de las cantidades dispuestas.¹²²⁰

En consecuencia, el 28 de noviembre de 1941 el Consejo de Administración decidió poner en circulación las 3.000 acciones en cartera que quedaron completamente suscritas por los propios accionistas de la Compañía, el 9 de febrero del año siguiente. El primer dividendo pasivo, por el 50% de su valor, es decir, 750.000 pesetas, se ingresó de inmediato en una cuenta corriente del Banco Guipuzcoano.¹²²¹ Con esta cantidad, y otras 750.000 pesetas procedentes del segundo dividendo pasivo solicitado a los accionistas en noviembre de 1942, la empresa dispuso del numerario suficiente para afrontar las primeras inversiones del plan de transformación.¹²²²

En efecto, en los primeros años, y dadas las dificultades para contratar el nuevo material móvil y los suministros precisos para la implantación de la filovía, no se realizaron inversiones de importancia. De hecho, a 31 de diciembre de 1944 la cifra dedicada a la adquisición de los equipos precisos ascendía únicamente a la cifra de 1.697.500 pesetas que pudo ser financiada con los recursos obtenidos en la colocación de las acciones en cartera.¹²²³

A partir de 1945, el montante de las inversiones realizadas experimentó un rápido crecimiento y, a finales de dicho ejercicio, su volumen ascendía a 2.998.389,05 pesetas, cubiertas gracias al crédito del Banco Guipuzcoano, al que en aquel momento ya se adeudaban 623.849 pesetas.¹²²⁴ Por tanto, ante la inminencia de nuevas inversiones, el 18 de octubre de 1946 el Consejo de Administración decidió realizar la ampliación de capital autorizada por la Junta Extraordinaria de marzo de 1941 aunque, en un principio, limitada a cuatro millones de pesetas.¹²²⁵ Una vez más, la suscripción de los nuevos títulos se restringió a los accionistas de la empresa que, antes de finalizar el mes de diciembre ya habían abonado el primer dividendo pasivo del 50% y un año más tarde, el restante 50%.¹²²⁶

El creciente volumen de las inversiones a realizar para la definitiva puesta en marcha de los trolebuses pronto agotó los nuevos recursos disponibles ya que, el 31 de diciembre de 1947, ya se habían gastado en ellas 4.753.917,28 pesetas, a las que debían sumarse otras 675.360 pesetas por la compra de los autobuses Leyland, mientras que un año más tarde, la cifra ascendía a 6.857.372,20 pesetas.¹²²⁷ Dado que

¹²¹⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de inventarios Nº 4*, p. 36.

¹²²⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1946*, p. 11.

¹²²¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A., Nº 22*, pp. 108, 110B y 115.

¹²²² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A., Nº 22*, p. 132.

¹²²³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de inventarios Nº 3*, p. 399.

¹²²⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1945*, p. 7.

¹²²⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A., Nº 23*, p. 70.

¹²²⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1947*, p. 11.

¹²²⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de inventarios Nº 4*, p. 20.

todavía faltaba afrontar la parte más compleja del proceso de transformación, sobre todo la construcción de la filovía hasta Rentería y la compra de los 25 trolebuses BUT, el 17 de enero de 1949 el Consejo de Administración decidió realizar una emisión de 10.000 obligaciones hipotecarias, por valor de 1.000 pesetas cada una de ellas, con un interés anual del 6% y amortizables en 20 años a partir de 1954.¹²²⁸

Gracias a los nuevos recursos, y a los beneficios que generaba la explotación, la Compañía del Tranvía de San Sebastián fue capaz de financiar la culminación del proceso de transformación que, en el balance del año 1952 arrojaba una inversión total de 25.352.719,48 pesetas repartidas en los siguientes capítulos:

- Líneas aéreas	3.913.921,12 pesetas
- Trolebuses Hispano Suiza	5.935.303,80 pesetas
- Trolebuses BUT	14.240.428,65 pesetas
- Autobuses Leyland	1.085.168,02 pesetas
- Camión y autotorres de línea aérea	152.552,67 pesetas
- Depósitos de carburante	25.345,22 pesetas ¹²²⁹

Como se ha señalado, esta inversión se realizó gracias al millón y medio que generó la colocación de las acciones en cartera de la emisión de 1918, a los cuatro millones que se obtuvieron con la de 1946 y con los diez millones procedentes de las obligaciones puestas en circulación en 1949, es decir, quince millones y medio de pesetas. El resto, hasta alcanzar la cifra total de la inversión se financió a partir de los beneficios que generaba la explotación y, sobre todo, a los créditos otorgados por el Banco Guipuzcoano que, en ese mismo año de 1952 ascendían a 8.859.748,71 pesetas.

El enorme desequilibrio producido por la desviación entre los presupuestos elaborados en 1941 y la cifra final de la inversión once años más tarde, se tradujo en un esfuerzo añadido para los accionistas de la Compañía del Tranvía, cuyos resultados de explotación no fueron tan favorables como los primeros años de la inmediata posguerra. Esto supuso que, a partir de 1948, el dividendo cayera al 7,5% y en los años siguientes al 4%, cantidad que, además, no corresponde únicamente a los beneficios finales, ya que la mitad, es decir, el 2%, se sufragó con cargo al fondo de reserva.¹²³⁰

En resumen, la transformación del servicio de tranvías en otro de trolebuses complementado con algunas líneas de autobuses, supuso a la Compañía del Tranvía de San Sebastián un notable sacrificio económico, agravado además por el hecho de que, iniciados los primeros desembolsos en 1942, las nuevas instalaciones no comenzaron a prestar servicio, y solo parcialmente, hasta seis años más tarde. En consecuencia, durante seis largos años la gran inversión realizada no dio fruto alguno y todavía fue preciso que transcurrieran otros cinco años para que todos los nuevos activos fueran productivos.

Forzada por el Ministerio de Obras Públicas y el Ayuntamiento, que deseaban a toda costa la supresión del tranvía, la Compañía del Tranvía de San Sebastián se vio obligada a realizar una inversión cuya rentabilidad se demostró mediocre, tanto por el sobrecoste que supuso sobre lo inicialmente previsto, como por el largo tiempo que transcurrió entre los primeros desembolsos y la definitiva puesta en marcha del nuevo servicio de trolebuses periodo en el que los nuevos activos estuvieron ociosos. De

¹²²⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 23, p. 110.

¹²²⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de inventarios N° 4*, p. 53.

¹²³⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Memorias privadas, 1948*, p. 12, 1949, p. 13 y 1950, p. 11.

haberse mantenido la explotación a base de tranvías, no cabe duda que la empresa también habría tenido que afrontar importantes inversiones para la progresiva modernización de las instalaciones y la adquisición de nuevo material móvil, pero la inversión a realizar seguramente habría sido inferior, al poder aprovechar en buena medida los equipos existentes y, además, desde el primer día habrían contribuido a mejorar el rendimiento económico de la explotación.

8.8.- LA EVOLUCIÓN DE LA EXPLOTACIÓN

Durante el largo periodo de transformación del servicio de tranvías a otro de trolebuses, la Compañía del Tranvía de San Sebastián mantuvo en servicio todas sus líneas de transporte de viajeros a las que, en 1953 se añadió el nuevo autobús a Eguía y en 1956 el de Pío XII.

En los primeros años de la inmediata posguerra, los servicios de la Compañía del Tranvía alcanzaron el máximo histórico de demanda, en concreto, en 1941, cuando sus tranvías transportaron a 28.512.523 viajeros, lo que generó un ingreso de 3.555.374,89 pesetas, frente a un gasto de 2.233.725,35, con un coeficiente de explotación del 62,8%.¹²³¹

A partir de este año, los servicios de la Compañía del Tranvía registraron una notable caída de la demanda que, con diversas oscilaciones, se mantuvo hasta 1948 en una media anual de unos 24.825.200 viajeros anuales. Las causas de este descenso en el número de clientes se centraron, en los primeros años, a las propias dificultades que tuvo la empresa para mantener el servicio como consecuencia de las restricciones de energía eléctrica, que obligaban a suprimir numerosas circulaciones. Por lo general, estas forzosas reducciones del servicio coincidían con la temporada estival, que todavía seguía siendo la más rentable.

En efecto, ya en 1943 se hicieron sentir las consecuencias de la que el Régimen denominó «pertinaz sequía» y, desde el mes de abril, fue preciso generar fuerza en la vieja central termoeléctrica de Ategorrieta, con el consiguiente incremento del gasto por este concepto.¹²³²

Un año más tarde, el problema se reprodujo a partir del 18 de agosto, con el agravante de que apenas se dispuso de carbón para poder poner en marcha la central termoeléctrica, por lo que no hubo más remedio que suprimir numerosas circulaciones.¹²³³ En los ejercicios de 1945, 1946 y 1947 se repitieron las restricciones en mayor o menor escala y, de hecho, en noviembre de ese último año fue preciso suprimir el 40% de los servicios y lo mismo sucedió en octubre de 1948, lo que se tradujo en la retirada de dos tranvías en la línea de Rentería, uno en la de Gros y otro en la de Herrera así como la supresión de los alquilados por el colegio de San Ignacio.¹²³⁴

A partir de 1949, el suministro de energía recuperó la normalidad, gracias en buena medida a la conexión con la red de la principal empresa generadora y distribuidora de la región; Iberduero.¹²³⁵ Sin embargo, la normalización del servicio, no se tradujo en una paulatina recuperación de la clientela sino que, por el contrario, ésta descendió hasta registrar, el mismo año en que se completó la transformación del sistema en

¹²³¹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1941*, p. 3.

¹²³² AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1942*, p. 7.

¹²³³ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1943*, p. 7.

¹²³⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A., Nº 23*, pp. 48B, 67B, 90B y 107.

¹²³⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A., Nº 23*, p. 30B.

trolebuses, el mínimo de 22.616.000 viajeros, mientras que la media entre 1949 y 1955 fue de 23.549.285 personas transportadas. No cabe duda, como lo reconocía la propia empresa, que la principal causa de esta retracción se debía al incremento del precio del billete, tanto por las nuevas tarifas implantadas con la puesta en marcha de los trolebuses como por los aumentos aplicados en estos años.

La economía española vivió en la inmediata posguerra un grave proceso de inflación, que provocó una rápida escalada de precios. Así, entre 1940 y 1943, el índice de precios al por mayor registró un crecimiento del 13,3%, entre 1945 y 1947 del 16,1% y entre 1950 y 1951 del 23,1% anual.¹²³⁶ En consecuencia, la marcha económica de la explotación se vio condicionada por los constantes incrementos de salarios que fue preciso otorgar ante la constante caída del poder adquisitivo de los trabajadores, y las paralelas elevaciones de tarifas necesarias para equilibrar la explotación, las cuales, a su vez, se traducían en el momento de su aplicación, en fuertes contracciones de la demanda.

Tras caída de San Sebastián en manos de los sublevados, las nuevas autoridades no modificaron las bases de trabajo conquistadas tras la huelga de mayo de 1936, pero la evolución al alza de los precios provocó la rápida merma del poder adquisitivo de los tranviarios que, ante la nueva situación política, no podían recurrir a la huelga o a otras medidas de presión. Por tanto, su única opción era negociar las necesarias mejoras a través del Sindicato Único.

A finales del año 1939 los trabajadores de la Compañía del Tranvía plantearon sus primeras demandas y, dada la favorable evolución del negocio en aquellos momentos, la empresa decidió incrementar, a partir del uno de enero de 1940, todos los salarios en un 15%. Sin embargo, dada la evolución de la economía española, la medida pronto se demostró insuficiente, y un año más tarde la empresa concedió otro aumento del 10% y, en 1942, otro de la misma cuantía en enero y en junio un 15% más.¹²³⁷

Naturalmente, pese a la buena situación que vivía la Compañía gracias al constante incremento del número de viajeros transportados, la empresa no podía aumentar constantemente los salarios sin repercutir esta mejora sobre las tarifas. Por ello, de acuerdo con el Decreto que había promulgado el Gobierno el 4 de diciembre de 1941 sobre elevación de jornales y tarifas,¹²³⁸ decidió solicitar la correspondiente autorización para incrementar sus tarifas en cinco céntimos en todos los recorridos, salvo a Pasajes y Rentería, donde se aumentarían en 10 céntimos. La demanda fue aceptada por el Ministerio en abril de 1942 por lo que, a partir del 1 de junio del mismo año, se aplicaron las nuevas tarifas.¹²³⁹

Este primer aumento de tarifas no tuvo excesiva repercusión sobre la demanda que, de hecho, a lo largo de 1942 mantuvo su tendencia alcista hasta registrar el 13 de septiembre el máximo de viajeros transportados en un día a lo largo de la historia de la empresa, con un total de 123.343 clientes.¹²⁴⁰ Sin embargo, no fue suficiente para compensar el incremento de los gastos, ya que entre 1942 y 1946 éstos experimentaron un crecimiento del 25,4%, mientras que los ingresos solo lo hicieron en un 19,5%, comportamiento en buena medida justificado por la caída de la demanda

¹²³⁶ Fernando Sánchez Marroyo, *La España del siglo XX, Economía, demografía y sociedad*, p. 306.

¹²³⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 22, pp. 63B, 88, 117 y 122.

¹²³⁸ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 350, 16 de diciembre de 1941, pp. 9834-9835.

¹²³⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 22, pp. 114, 119 y 121.

¹²⁴⁰ AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1942, p. 3.

incitada por la irregularidad del servicio provocada por las restricciones eléctricas, que se manifestó en un descenso del 9% en este periodo.

La aprobación por parte del Ministerio de Obras Públicas de las nuevas bases de trabajo, muy similares a las aplicadas en los tranvías de Barcelona, a partir del 1 de enero de 1947, supuso un nuevo incremento del gasto de personal cifrado en un 21,4%.¹²⁴¹ Entre otras medidas, la nueva normativa suponía la implantación de dos gratificaciones anuales extraordinarias, la primera en verano, para conmemorar el golpe de estado del 18 de julio y, la segunda, en Navidad. Además, exigía la creación de un Montepío y el reparto entre los trabajadores de una participación en los beneficios de la explotación.¹²⁴² Sin embargo, la empresa no quiso elevar las tarifas para compensar el incremento del gasto, a la espera de la inminente puesta en marcha de los primeros servicios de trolebuses que, como se ha señalado, no se inauguraron hasta mediado el año siguiente. En consecuencia, el coeficiente de explotación de 1947 se elevó hasta el 78,5% y, aunque la puesta en servicio de los autobuses y trolebuses permitió percibir tarifas más elevadas en las líneas de Amara, Norte, Igueldo y Venta Berri en 1948, automáticamente se pudo constatar una contracción de la demanda precisamente por esta causa, ya que los donostiarras optaron por realizar a pie los trayectos más cortos.¹²⁴³

A medida que se implantaban nuevas líneas de trolebuses se pudo apreciar una constante disminución del margen entre los gastos y los ingresos. Los primeros aumentaron entre 1948 y 1953 en un 162,5%, en buena medida como consecuencia de los sucesivos aumentos de jornales aprobados con las nuevas bases de trabajo dictadas el 25 de febrero de 1951, que representaron un aumento salarial del 25%, así como a la mayor necesidad de mano de obra que generaban los autobuses y trolebuses respecto a los tranvías.¹²⁴⁴ Por el contrario, la evolución de los ingresos se limitó al 139,6%, por lo que el coeficiente de explotación, que en 1950 llegó a alcanzar el 93%, se situó en 1953 en el 83,7%. Su contención solo fue posible gracias al aumento de tarifas, aplicado tanto en tranvías como en trolebuses, a partir del 25 de junio de 1950 y, sobre todo, a la nueva elevación practicada el 25 de febrero de 1951, en compensación al incremento que supuso la aplicación de las nuevas bases de trabajo de ese año y que representó un aumento medio del 35%.¹²⁴⁵

En los años sucesivos, se registraron nuevos aumentos de salarios dictados por el Ministerio de Trabajo, como el decretado en enero de 1954, que supuso el incremento del 10% de los salarios así como del 25% en el plus familiar, medida que fue compensada meses más tarde, con un incremento de tarifas del 16,45%.¹²⁴⁶ Dos años más tarde, el 23 de marzo 1956, un nuevo decreto ministerial aprobó un incremento salarial del 16%.¹²⁴⁷ Días después se declaró en Guipúzcoa una huelga general que, probablemente debido a estas mejoras, y al igual que sucedió en el paro organizado en abril de 1951, también precedido por un importante aumento de jornales, no fue secundado por los trabajadores de la Compañía del Tranvía.¹²⁴⁸ Sin embargo, las jornadas de lucha registradas en San Sebastián, Pasajes y Rentería supusieron una reducción de los viajeros transportados y una merma en los ingresos a lo largo de los

¹²⁴¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 61 y 82.

¹²⁴² AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1947, p. 14.

¹²⁴³ AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1948, p. 14.

¹²⁴⁴ AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1951, p. 7.

¹²⁴⁵ AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1950, pp. 4-5 y 1951, p. 7.

¹²⁴⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 25, pp. 50B y 62B.

¹²⁴⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 25, p. 118B.

¹²⁴⁸ Félix Luengo, «En la memoria cercana, 1936-2000», p. 427.

meses de abril y mayo.¹²⁴⁹ Por otra parte, en el verano de ese mismo año el gobierno aprobó nuevas Bases de Trabajo para la empresa, lo que supuso un porcentaje de subida salarial del 73% para los peones, un 57% para los cobradores y un 42% para los conductores.¹²⁵⁰

El notable incremento del gasto que supuso la aprobación de las nuevas bases de 1956 no se vio compensado con una subida de tarifas hasta el 1 de enero del siguiente ejercicio, en que éstas se incrementaron en un 35,6%. La repercusión en el tráfico de viajeros fue inmediata, sobre todo en las líneas urbanas, de menor recorrido, donde nuevamente los clientes optaron por realizar muchos recorridos a pie, por lo que la demanda en éstas cayó un 6,8%, sobre todo entre los meses de enero y julio. Además, cuando comenzaban a manifestarse los primeros síntomas de recuperación, ésta se vio frenada en el otoño de 1957 con las consecuencias de la epidemia de gripe asiática que asoló España en esas fechas y que provocó una nueva caída del 13,7%, así como la baja de más del 20% del personal.¹²⁵¹

Pese a estas circunstancias, el comportamiento de la línea de Rentería, fue más favorable, con un incremento de la demanda del 5,8% ya que solamente registró resultados negativos en los meses de octubre y noviembre como consecuencia de la epidemia de gripe.¹²⁵² Precisamente el mejor comportamiento de este servicio frente a las restantes líneas hizo que la Compañía centrara todos sus esfuerzos en su mejora. Como señalaba la Memoria de 1957,

La línea de Rentería tiene una gran densidad de usuarios en continua progresión por el constante aumento de viviendas, centros fabriles, etc., por lo que toda mejora introducida en la misma es rentable, produce beneficio. Por el contrario, las líneas urbanas, indudablemente por su corto trayecto, no tienen esa densidad de usuarios y por consiguiente, toda intensificación del servicio sería pura pérdida, ya que no produce un aumento de la recaudación que alcance siquiera a compensar los gastos.¹²⁵³

A la vista de los sucesivos aumentos autorizados por el Ministerio de Obras Públicas y la mejora de las Bases de Trabajo, puede parecer que la evolución de las condiciones laborales de los trabajadores fue únicamente el fruto de las políticas paternalistas de la empresa y del Régimen pero, en realidad, en muchas ocasiones fueron difíciles conquistas de los propios trabajadores, pese a las grandes limitaciones que presentaba cualquier actividad reivindicativa en aquellos momentos. Una de las pocas medidas de presión que tenían a su alcance era la de negarse a realizar horas extraordinarias, opción que utilizaron, por lo general con buenos resultados, en diversas ocasiones.

La primera actuación en este sentido se registró en agosto de 1947, cuando los trabajadores de movimiento, además de negarse a realizar horas extraordinarias, optaron por disfrutar todos los descansos que les correspondían, en contra del deseo de la empresa que prefería que los trabajasen abonándoles el importe compensatorio correspondiente. La medida de presión, tomada además en plena temporada estival, que era la que seguía generando los mayores ingresos, y en un momento en que no existía mano de obra en paro en San Sebastián, hizo que la compañía estudiase de inmediato la «concesión de mejoras económicas, para que en la época de verano en

¹²⁴⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 25, p. 57B.

¹²⁵⁰ AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1956, p. 1.

¹²⁵¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 25, p. 146.

¹²⁵² AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1956, pp. 1-2.

¹²⁵³ AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1956, pp. 2-3.

que nos encontramos puedan ser prestado los servicios necesarios». De este modo, los tranviarios lograron que la empresa abonase con cinco pesetas cada hora extraordinaria y un 70% de recargo en el salario los días de descanso semanal que fuera preciso prestar servicio.¹²⁵⁴

Dados los resultados positivos de esta medida, en el verano de 1950 y, ante la negativa de la empresa a mejorar los salarios en paralelo al aumento de tarifas establecido el 25 de junio de 1950, los trabajadores nuevamente abandonaron la realización de horas extra. Sin embargo, en esta ocasión la empresa no cedió a las demandas de sus trabajadores y, aunque a partir del 17 de julio fue preciso restringir el servicio ante la escasez de mano de obra, un mes más tarde los empleados depusieron su actitud ante la falta de resultados.¹²⁵⁵

Pese a este fracaso, los trabajadores volvieron a presionar a la empresa mediante la negativa a realizar horas extra en el verano de 1953, en esta ocasión al considerar que éstas estaban escasamente retribuidas. En esta ocasión, los conductores y cobradores lograron su objetivo y la compañía pasó a abonar diez pesetas por la primera hora extra y siete con cincuenta por las restantes.¹²⁵⁶ Dos años más tarde, en el verano de 1955 se reprodujo la situación, nuevamente con éxito, al lograr diversas mejoras en la retribución de los días de descanso trabajados.¹²⁵⁷

Como consecuencia de todas las mejoras sociales y salariales obtenidas por los trabajadores, el del personal se convirtió en el principal capítulo de gasto de la explotación. Así, si en 1942 representaba el 28,3%, en 1958 este porcentaje ascendió al 59,2% del total. Sin embargo, este notable incremento del coste de la mano de obra no quiere decir que los empleados de la Compañía del Tranvía percibieran retribuciones superiores a las que se podían ganar en otros sectores de actividad similares. Por el contrario, la propia empresa reconocía en 1958 que «En este capítulo, nos enfrentamos actualmente con un grave problema, el de la escasa remuneración de nuestro personal –solo perciben los jornales base reglamentarios más una pequeña prima de asistencia de 4 pesetas diarias- en una zona donde el jornal medio es muy superior».¹²⁵⁸

En resumen, tanto los gastos como la recaudación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián experimentaron durante el periodo de transformación de la explotación de tranvías a otra de trolebuses un notable incremento, enmarcado en el seno de una economía con un proceso inflacionario descontrolado. Así, los primeros aumentaron entre 1940 y 1958 en un 1.291%, mientras que los ingresos lo hicieron en 873%, de modo que el coeficiente de explotación pasó del 57,8 al 83,1 y el beneficio para los accionistas se redujo del 10 al 6%.

En buena medida, la causa de estos mediocres resultados se encuentra en el propio proceso de transformación del tranvía a sistemas de transporte como el autobús y el trolebús que demandaban más mano de obra para transportar un número similar de viajeros. De hecho, como se ha señalado anteriormente, la retribución de los trabajadores se convirtió en el principal capítulo de gasto, al pasar del 28,3% del total en 1942 al 59,2% en 1958. En consecuencia, no es aventurado afirmar que la supresión de los tranvías únicamente benefició al Ayuntamiento, que logró alcanzar su objetivo de ver las calles de San Sebastián libres de vías, pero tal y como temían los

¹²⁵⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 86 y 87.

¹²⁵⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 24, pp. 13, 14, 15, 15B, 17B y 18B.

¹²⁵⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 24, pp. 123 y 125B.

¹²⁵⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 25, pp. 101B y 103.

¹²⁵⁸ AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1958, p. 4.

responsables de la Compañía del Tranvía, la rentabilidad de la explotación del nuevo medio de transporte fue muy inferior a la que habrían obtenido mediante la modernización de los tranvías.

Tabla 38.- Resultados de explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1940-1958)						
Año	Ingreso viajeros	Viajeros	Ingresos totales	Gastos	Coefficiente	Dividendo
1940	2.890.397,90	25.290.388	3.046.343,86	1.772.037,70	57,8	10%
1941	3.415.597,10	28.512.523	3.555.374,89	2.233.725,35	62,8	10%
1942	4.499.768,20	27.347.893	4.566.474,25	2.979.055,84	65,2	10%
1943	4.812.011,75	23.481.636	4.867.842,44	3.549.361,96	72,9	10%
1944	4.961.315,30	23.838.918	5.001.938,07	3.413.639,61	68,2	10%
1945	5.016.634,95	23.420.648	5.057.077,38	3.635.667,97	71,8	10%
1946	5.407.641,25	25.085.809	5.459.420,48	3.736.822,42	68,4	10%
1947	5.816.199,40	26.443.007	5.850.811,12	4.596.623,61	78,5	9%
1948	6.329.940,20	24.350.645	6.349.965,27	4.854.269,52	76,4	7,5%
1949	7.236.595,85	23.771.144	7.239.141,47	5.737.682,50	79,2	4%
1950	8.461.829,35	24.724.263	8.644.221,27	8.039.635,01	93,0	4%
1951	10.560.237,90	23.891.592	10.870.009,02	9.124.276,76	83,9	5%
1952	12.515.868,15	23.200.000	12.871.277,71	10.934.609,29	84,9	5%
1953	13.972.604,05	22.616.000	15.213.856,75	12.742.083,61	83,7	5%
1954	15.828.364,25	22.756.000	16.606.135,14	13.813.322,77	83,1	5%
1955	17.441.184,44	23.887.000	18.332.653,30	15.459.944,82	84,3	5%
1956	18.874.406,89	25.463.735	21.310.674,88	17.736.934,97	83,2	5%
1957	25.895.896,75	25.206.412	26.488.721,71	22.242.689,03	83,9	5%
1958	28.736.353,10	27.726.077	29.654.648,42	24.649.189,15	83,1	6%

Fuente: *Memorias de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-1897*

Además, cabe señalar que durante el periodo de transformación del servicio de tranvías a trolebuses, se estabilizó la pérdida de protagonismo de la temporada de verano respecto a los resultados globales de la explotación, aunque todavía mantuvo un volumen superior al de los restantes meses del año, con un porcentaje máximo del 31,7% en 1940 y un mínimo del 29,2% cinco años más tarde. La importancia de la capital guipuzcoana como destino vacacional para los más pudientes, unido a la celebración en la época estival de importantes acontecimientos como las fiestas de Semana Grande, las regatas de traineras o el Festival Internacional de Cine, que inició su andadura en 1953, generaban un incremento destacado de la movilidad en estas

fechas. Si a ello se une que el periodo vacacional de las clases trabajadoras era notablemente más breve, a lo sumo doce o quince días al año y que, por tanto, las áreas urbanas no se despoblaban como en la actualidad, se puede comprender el mejor comportamiento de la demanda en esta época del año.¹²⁵⁹

Tabla 39. Recaudación mensual por transporte de viajeros de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1940, 1945, 1950 y 1955)

	1940	1945	1950	1955
Enero	205.909,55	436.492,55	641.350,95	1.407.421,35
Febrero	184.155,35	339.666,40	570.753,35	1.213.178,90
Marzo	207.181,25	381.853,75	631.046,25	1.335.372,90
Abril	205.705,25	389.363,25	638.129,00	1.353.053,85
Mayo	222.724,70	414.450,55	678.363,80	1.472.193,95
Junio	226.542,30	414.227,90	673.851,00	1.344.307,30
Julio	281.354,05	486.651,10	821.064,70	1.542.657,75
Agosto	335.022,10	501.302,20	918.718,80	1.714.623,85
Septiembre	300.868,00	481.594,70	802.509,50	1.528.805,35
Octubre	248.656,75	401.945,35	725.919,70	1.387.785,95
Noviembre	230.885,45	375.706,80	683.835,00	1.345.482,35
Diciembre	241.433,15	393.380,40	686.531,30	1.455.031,25
Total	2.890.397,90	5.016.634,95	8.461.829,35	15.828.364,25

Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, Libro de recaudación, 1940-1955

Por último, cabe señalar que el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián no experimentó grandes cambios, salvo los provocados por el fallecimiento, el 23 de agosto de 1948, de quién era Presidente desde 1920, Ramón Machimbarrena Blasco, quién fue relevado en el cargo por el vicepresidente, José de Egaña y Minando.¹²⁶⁰ A su vez, este movimiento supuso la incorporación al órgano rector de Federico Zappino Barcaítegui, quién fue designado en representación del Banco Guipuzcoano «en consideración a ser esta entidad el accionista más fuerte de la Compañía».¹²⁶¹ En efecto, desde su incorporación al accionariado en 1924, esta casa de crédito había adquirido sucesivos paquetes de acciones, de modo que en 1948 contaba con un total de 1.715 títulos, participación que se incrementó en años sucesivos hasta sumar 1.792 acciones en 1958.

¹²⁵⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 25, p. 60.

¹²⁶⁰ AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1948, p. 1.

¹²⁶¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, p. 105B.

Tabla 40.- Miembros del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1940-1958)

Nombre	Cargo	Años
Ramón Machimbarrena Blasco	Presidente	1940-1948
José de Egaña Minondo	Presidente	1948-1958
José de Egaña Minondo	Vicepresidente	1940-1948
Ladislao Echaide Lizasoain	Vicepresidente	1948-1958
Ladislao Echaide Lizasoain	Vocal	1940-1948
José Manuel Oa Oa	Vocal	1940-1958
Antonio Iturriagoitia del Solar	Vocal	1940-1958
Federico Zappino Barcaíztegui	Vocal	1948-1958
José Maestre Berdejo	Vocal	1949-1958
Victoriano Ibarbia Anabitarte	Director-Gerente	1940-1954
Joaquín Peñalosa Méndez	Director-Gerente	1955-1958
José Ramón Machimbarrena Calvar	Secretario	1955-1958

Fuente: *Memorias privadas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1940-1948*

Fue el propio Federico Zappino quién, en junio de 1950, recomendó la contratación del ingeniero de caminos Félix Azpilicueta Viguera, para la dirección técnica de los nuevos servicios de la Compañía del Tranvía, con un salario anual de 52.000 pesetas.¹²⁶² Es más que probable que esta designación fuera un pago a favores previos, ya que Azpilicueta había sido alcalde de San Sebastián entre 1947 y 1949 es decir, en los momentos más comprometidos de la transición del tranvía al trolebús.¹²⁶³ Sin embargo, su paso por el cargo fue breve, ya que en enero de 1952 presentó su dimisión, por lo que el 18 de febrero fue sustituido por un ingeniero del ICAI, el madrileño Joaquín Peñalosa Méndez, quién ya había colaborado desde la empresa SEMI en el montaje de la nueva línea aérea para los trolebuses.¹²⁶⁴ Posteriormente, tras la jubilación del Director-Gerente a partir del 1 de enero de 1955, éste fue sustituido en el cargo por Peñalosa.¹²⁶⁵

8.9.- LOS NUEVOS EQUIPOS

La implantación de los servicios de trolebuses y autobuses exigió la sustitución de la veterana flota de tranvías por nuevas unidades.

Como se ha visto a lo largo de este capítulo, tras un largo peregrinar ante diferentes constructores nacionales y extranjeros, finalmente en 1944 se alcanzó un acuerdo para adquirir los primeros 25 trolebuses a la firma Hispano-Suiza de Barcelona, vehículos que serían dotados de equipos de tracción fabricados en la ciudad condal por una filial de la compañía titular de sus transportes urbanos, Tranvías de Barcelona, S.A.; la empresa Maquitrans. Por lo que respecta a la carrocería, aunque el primer

¹²⁶² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 23, p. 119.

¹²⁶³ Javier Sada, *Historia de la ciudad de San Sebastián a través de sus personajes*, p. 61.

¹²⁶⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 24, pp. 92 y 101.

¹²⁶⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 25, p. 85.

prototipo fue carrozado por la propia Hispano-Suiza, las restantes unidades lo fueron por la firma bilbaína Seida.¹²⁶⁶

No deja de ser llamativa la historia del primero de estos trolebuses, el prototipo carrozado por la propia Hispano-Suiza. Tras su presentación en la Exposición Nacional Automovilista, organizada por el Régimen en Villaverde en julio de 1944,¹²⁶⁷ parece ser que su fabricante lo presentó a otras empresas de transporte con la esperanza de obtener nuevos pedidos y, de hecho, ocho unidades similares fueron adquiridas por los Tranvías de La Coruña.¹²⁶⁸ Posteriormente, también hay constancia de su presencia en Zaragoza pero más tarde se le pierde la pista.¹²⁶⁹

Lo cierto es que cuando la Compañía del Tranvía de San Sebastián ya había recibido los restantes veinticuatro trolebuses Hispano-Suiza y estaba incorporando a su parque los veinticinco BUT contratados en 1947, el fabricante catalán, entonces ya integrado en la Empresa Nacional de Autocamiones, ENASA, más conocida por su marca comercial Pegaso, todavía no había entregado esta unidad. Por ello, en noviembre de 1950 el Consejo de Administración decidió enviar a Barcelona al Director-Gerente para que tratase en la ciudad condal diversos aspectos pendientes, entre ellos «el del primer trolebús que sirvió de modelo, que conviene sea recogido para efectuar en él las necesarias transformaciones para ponerlo en disposición de prestar servicio».¹²⁷⁰

En su viaje, el Director-Gerente pudo comprobar que el trolebús prototipo se encontraba guardado en un almacén de la Hispano-Suiza, por lo que ordenó su traslado inmediato a Maquitrans, para sustituir su motor eléctrico original, fabricado por la firma General Eléctrica Española, por otro del constructor catalán. Una vez realizada esta operación se remitió a San Sebastián, donde se efectuaron algunas modificaciones en la carrocería, por lo que pudo entrar en servicio en la primavera de 1951, matriculado con el número 50. Así, el primer trolebús adquirido por la Compañía del Tranvía recibió, paradójicamente, el último número de la serie reservada para estos vehículos.¹²⁷¹

La fabricación de los restantes veinticuatro trolebuses Hispano-Suiza se inició en el verano de 1944 y en octubre ya estaba preparado el primer chasis, con su correspondiente equipo eléctrico, para poder iniciar las primeras pruebas y, una vez concluidas, fue enviado a carrozar a Seida. Finalizada esta operación, los días 16 y 17 de julio de 1946 se pudo ensayar en las calles de Bilbao la primera unidad.¹²⁷²

A medida que se terminaba el proceso de carrozado de los trolebuses, éstos fueron remitidos a San Sebastián, remolcados por carretera. Así, el 17 de enero de 1947 llegaba a las cocheras de Ategorrieta la primera unidad, seguida por la segunda el 10 de febrero y la tercera el 17 de febrero del mismo año. A continuación, el 3 de marzo se recibieron los coches 4 y 5 y los días 10, 17, 24 y 31, los números 6 a 9. La primera fase del suministro se completó el 10 y 14 de abril, con la recepción de los trolebuses 10 y 11, y días después del número 12.¹²⁷³ Sin embargo, a falta de completar el montaje de las instalaciones de la nueva filovía, los vehículos permanecieron más de un año ociosos hasta la definitiva inauguración de las líneas de Venta Berri e Igueldo en julio de 1948.

¹²⁶⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 10B, 23 y 28B.

¹²⁶⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, p. 20.

¹²⁶⁸ Xan Fraga Rodríguez, *A Coruña-Sada-Carballo, 1903-1979, tranvías e trolebuses*, p. 20.

¹²⁶⁹ Javier Peña y José María Valero, *Los tranvías de Zaragoza*, p. 267.

¹²⁷⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 24, p. 30.

¹²⁷¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 24, p. 32.

¹²⁷² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 27B y 64B.

¹²⁷³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 76-77B, 78, 79B y 80.

Los primeros servicios de trolebuses se prestaron exclusivamente con los doce primeros coches fabricados por Hispano-Suiza, Maquitrans y Seida, ya que la segunda tanda de vehículos no comenzó a recibirse hasta abril de 1949, momento en que llegaron las unidades números 13, 14, 15, 16 y 17. Pocos meses después se recibieron los siete coches restantes, con los que fue posible poner en servicio las líneas de Amara y Gros.¹²⁷⁴



Imagen nº 58: Trolebús Hispano-suiza en la terminal de Ategorrieta. Fotografía de Christian Schanbel.

Pronto se pudo comprobar la baja fiabilidad de los equipos eléctricos de los trolebuses Hispano-Suiza, lo que unido a la escasa potencia de sus motores y a su reducida capacidad, con veintidós asientos y treinta y ocho plazas de pie, los hacía poco apropiados para una línea de las características de la de Rentería, con fuertes pendientes en los altos de Miracruz y Capuchinos y un potencial de demanda superior al de las urbanas. Por ello, en mayo de 1947 la Compañía del Tranvía decidió adquirir los veinticinco vehículos que debían cubrir este trayecto a la firma británica British United Traction, BUT, dotados de equipos eléctricos Crompton Parkinson y que podrían transportar setenta viajeros, de ellos, 24 sentados.¹²⁷⁵

En principio, la Compañía del Tranvía decidió que los nuevos trolebuses fuesen también carrozados por Seida.¹²⁷⁶ Sin embargo, la importación de los chasis y equipos motores se vio entorpecida por la burocracia aduanera franquista y, en marzo de 1948, solo habían llegado a España nueve conjuntos que, de inmediato, fueron remitidos a la empresa bilbaína. El 11 de agosto de 1950 se realizaron en la red de Bilbao las pruebas del primero de estos coches, el número 25, que no fue entregado en las cocheras de Ategorrieta hasta el 5 de octubre del mismo año. En los siguientes meses

¹²⁷⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 113B-114, 115B.

¹²⁷⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, pp. 81 y 82.

¹²⁷⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 23, p. 109.

se recibieron los restantes ocho trolebuses BUT-Seida, hasta concluir su entrega en octubre de 1951.¹²⁷⁷



Imagen nº 59: Trolebús BUT, carrozado por Seida a su paso por el alto de Miracrúz. Se aprecian las obras en la carretera N-1. Las mejoras realizadas en esta calzada dificultaron la explotación del servicio de trolebuses a Rentería. Archivo Fototeca Kutxa.

Mientras tanto, seguían retenidos en la aduana los restantes 16 trolebuses BUT ya que el Ministro de Industria y Comercio se negaba a firmar la convalidación del permiso de importación que habían obtenido en 1947, obstáculo que no quedó desbloqueado hasta enero de 1951.¹²⁷⁸ De este modo, a partir de mayo comenzaron a llegar a España los nuevos equipos pero, ante el mal resultado que estaban ofreciendo las carrocerías que había realizado Seida, tanto para los trolebuses BUT como para los Hispano-Suiza, la Compañía del Tranvía decidió rescindir el contrato para su carrozado, encomendando su ejecución a la firma zaragozana Material Móvil y Construcciones, los antiguos talleres de Carde y Escoriaza que, en el pasado, habían carrozado todos los tranvías de la empresa.¹²⁷⁹

Los dos primeros trolebuses carrozados en Zaragoza fueron suministrados durante la primera semana de marzo de 1952 y otros cuatro a finales de mes, con los que se pudo inaugurar el servicio de trolebuses a Pasajes. En abril se recibieron seis coches más y los tres restantes en octubre de 1952.¹²⁸⁰

Con la recepción de los últimos coches carrozados en Zaragoza se completó el parque inicial de trolebuses de la Compañía del Tranvía. Cabe señalar que, en marzo de 1953, la casa Leyland invitó a los responsables de la empresa donostiarra a visitar en el puerto de Bilbao un prototipo de trolebús BUT que habían importado, totalmente carrozado en Inglaterra.¹²⁸¹ Esta unidad fue finalmente adquirida por la Empresa

¹²⁷⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 24, pp. 16B, 24, 79B, 81, 81B.

¹²⁷⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 24, pp. 38B-39.

¹²⁷⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 24, p. 67.

¹²⁸⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 24, pp. 104, 105, 106, 106B, 109B y 129B.

¹²⁸¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 24, p. 49B.

Municipal de Transportes de Madrid, donde recibió el número 31.¹²⁸² Asimismo, ante los problemas de saturación que presentaba la línea de Rentería, a partir de 1958 se interesaron por la posible adquisición de vehículos de mayor capacidad. De hecho, en abril de dicho año, los responsables de la empresa donostiarra visitaron la factoría de la General Eléctrica Española, sociedad que les había ofrecido la entrega inmediata de cuatro «supertrolebuses» de 150 plazas, contruidos bajo licencia de la francesa Vetra con carrocerías Seida.¹²⁸³ Es muy probable que estas unidades se hubieran fabricado con destino a algún pedido que, finalmente, no se materializó, tal vez la línea de Bilbao a Santurce en la que nunca llegó a instalarse la filovía. Sin embargo, debido a su gran tamaño, no resultaron del interés de la Compañía del Tranvía y finalmente fueron adquiridos por la Empresa Municipal de Transportes de Madrid donde, curiosamente, fueron conocidos como modelo «Vetra-Bilbao».¹²⁸⁴

Por lo que respecta a los autobuses, como se ha indicado anteriormente, en 1947 se adquirieron ocho chasis de la firma británica Leyland, cuyo carrozado fue también encomendado a la firma Seida. El constructor bilbaíno entregó la primera unidad el 18 de mayo de 1948 y, tras realizar las pruebas de puesta a punto, inició el servicio en la línea de Amara el 23 del mismo mes. El 14 de junio se recibió la segunda unidad, en julio llegaron dos coches, en agosto otros dos y los restantes en septiembre.¹²⁸⁵

Pronto se pudo comprobar que las carrocerías de los autobuses Leyland eran muy deficientes. Así, ya en 1955, cuando apenas contaban con siete años de servicio, el Consejo de Administración anunciaba a sus accionistas que era fundamental «afrontar el problema de las carrocerías de nuestros autobuses, necesitadas de una total renovación efectuada con arreglo a un proyecto técnico; a la falta de éste se debe indudablemente el resultado, de todos conocido, de las carrocerías actuales».¹²⁸⁶ Así, ante su creciente deterioro, en abril de 1957 la Compañía del Tranvía encomendó la reconstrucción del coche número 51 a la firma Irizar de Ormaíztegui (Guipúzcoa), según un diseño italiano. En octubre del mismo año llegó a Ategorrieta la unidad transformada, cuyo resultado fue juzgado como «realmente magnífico», por lo que en enero de 1958 se remitieron a Ormaíztegui los coches 58 y 55 y, en años posteriores se reconstruyó el resto de la serie.¹²⁸⁷

Tabla 41.- Material móvil de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en 1955					
Número	Tipo	Chasis	Motor	Carrocería	Año
1-12	Trolebús	Hispano-Suiza	Maquitrans	Seida	1945-1948
13-24	Trolebús	Hispano-Suiza	Maquitrans	Seida	1949-1950
25-33	Trolebús	Leyland	Crompton-Parkinson	Seida	1948-1951
34-49	Trolebús	Leyland	Crompton-Parkinson	Mat. Móvil y Const.	1952
50	Trolebús	Hispano-Suiza	Maquitrans	Hispano-Suiza	1944
51-58	Autobús	Leyland	Leyland	Seida	1947-1948

¹²⁸² José Antonio Tartajo, «Los trolebuses de Madrid», p. 95.

¹²⁸³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N^o 25, p. 156B.

¹²⁸⁴ José Antonio Tartajo, «Los trolebuses de Madrid», p. 96.

¹²⁸⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N^o 23, pp. 83, 83B, 88B, 100B, 102, 102B, 103, 104 y 104B.

¹²⁸⁶ AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1955, p. 5.

¹²⁸⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N^o 25, pp. 137B, 146B, 152, 161B y 162B.

Antes de cerrar el apartado dedicado al material móvil, cabe recordar que la Compañía del Tranvía contó con diversos vehículos destinados al mantenimiento de la línea aérea. Hasta los años treinta, este trabajo se había realizado mediante la adaptación a uno de los vagones de mercancías de una torre dotada de la correspondiente plataforma para los operarios. Sin embargo, esta solución no resultaba muy ágil, ya que en ocasiones resultaba problemático llegar hasta el punto donde se había producido la avería, precisamente por falta de tensión para que pudiera ser remolcado por un coche motor. Por ello, en diciembre de 1933 se estudió la posibilidad de montar dicha torre en un camión adquirido de ocasión y, aunque en principio se valoró la compra del Ford matrícula SS-8.458, finalmente se optó por el SS-8964 del mismo fabricante.¹²⁸⁸

Este primer camión torre fue requisado por las milicias republicanas en julio de 1936 y sus restos aparecieron en Gijón en abril de 1939 en tan mal estado que finalmente no fue recuperado.¹²⁸⁹ Además, unos meses antes, ante la urgente necesidad de contar con un vehículo de estas características, habían adquirido a la Agencia Odriozola un nuevo camión, de ocasión como el anterior y de la misma marca, Ford, matriculado como SS-10.977. En 1941, ante la penuria de combustibles líquidos que atravesó el país, fue dotado de un gasógeno.¹²⁹⁰

La implantación de las líneas aéreas para los nuevos trolebuses incrementó la utilización del autotorre, por lo que en abril de 1950 la Compañía del Tranvía decidió adquirir a Ignacio Arregui otro camión de ocasión, en este caso de la marca Fiat y matrícula SS-12.896, en la que montó una torre para el mantenimiento de la línea aérea comprada a la Sociedad Española de Montajes Industriales.¹²⁹¹ Sin embargo, el nuevo camión no debía encontrarse en muy buen estado, al parecer procedía de la guerra de Abisinia,¹²⁹² por lo que en la primavera de 1953 fue sustituido por un GMC, matrícula BI-16.511 y transformado en camioneta auxiliar en septiembre del mismo año.¹²⁹³ En 1966 fue definitivamente sustituido por una furgoneta mixta construida por la firma Jeep-Viasa.

Cabe señalar que, en 1961, la Compañía del Tranvía adquirió una nueva autotorre, construida por la casa SAVA y dotada de motor diesel Barreiros, modelo que también se empleó para sustituir ese mismo año el motor de gasolina de la torre GMC.¹²⁹⁴

Por otra parte, el mayor consumo de los trolebuses exigió la mejora de las instalaciones de suministro eléctrico a la red. Es preciso señalar que, si para mover 27 millones de pasajeros, en 1942 fueron precisos 2.595.114 kilovatios, en 1958 se requirieron 3.921.707 kilovatios, es decir, un 51,1% más para transportar una cantidad similar de clientes. Ya en septiembre de 1947 la filial Electra de Berchín adquirió un nuevo rectificador de vapor de mercurio y 800 kilovatios de potencia, de la firma suiza Brown Boveri. El rendimiento del nuevo equipo pronto se demostró muy superior a los viejos grupos de motor y dinamo montados a principios de siglo por Sécheron.¹²⁹⁵

Pronto, la mayor demanda energética de los trolebuses exigió la implantación de nuevas mejoras, por lo que la Electra de Berchín procedió a la construcción de una subestación, en este caso subterránea, en la confluencia de la calle Alfonso VIII con la plaza de la catedral del Buen Pastor. Especializada en la alimentación de las líneas urbanas, la nueva instalación, puesta en servicio el 12 de octubre de 1954, contaba con dos rectificadores de la firma alemana A.E.G., de 600 Kilovatios de potencia cada uno de ellos.¹²⁹⁶

¹²⁸⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 20, pp. 87B y 118.

¹²⁸⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 22, p. 46B.

¹²⁹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 22, pp. 32 y 108B.

¹²⁹¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 23, pp. 145B-146B.

¹²⁹² AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1966, p. 3.

¹²⁹³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, N° 25, pp. 5B y 33B.

¹²⁹⁴ AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1961, p. 3.

¹²⁹⁵ AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1947, p. 15.

¹²⁹⁶ AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1954, p. 2.

Con la puesta en marcha de la nueva subestación del Buen Pastor, fue posible eliminar definitivamente los viejos grupos motor-generator de principios de siglo de Ategorrieta, de los que únicamente se conservó el adquirido en 1914 como reserva del rectificador Brown Boveri de 1947, equipo que se especializó en la alimentación de la línea de Rentería.¹²⁹⁷

Por lo que respecta a las restantes instalaciones técnicas, los nuevos trolebuses y autobuses aprovecharon los talleres y cocheras del tranvía existentes en Ategorrieta, aunque en ellos fue preciso realizar algunas obras de adaptación a las nuevas necesidades. Para ello, se construyeron fosos de revisión y un surtidor de gasoil con su correspondiente depósito.

¹²⁹⁷ AMVF, Fondo CTSS, Memoria privada, 1955, p. 10.

9.- EL FINAL DE LA TRACCIÓN ELÉCTRICA: DEL TROLEBÚS AL AUTOBÚS (1959-1973)

El trolebús sigue siendo en la actualidad, la versión más eficiente del autobús eléctrico. Sus virtudes, entre las que destacan la ausencia de emisiones contaminantes, las mejores prestaciones de su motor, con una aceleración muy superior a la del diesel, su menor consumo, al utilizar el freno de recuperación, y la posibilidad de consumir energías renovables, lo convierten en una buena alternativa al autobús convencional, sobre todo en líneas de elevado tráfico y perfil accidentado que justifiquen la inversión a realizar en el montaje de la línea aérea de alimentación. Por ello, en la actualidad, más de 300 ciudades de todo el mundo, desde Atenas hasta Moscú, pasando por México, San Francisco, Roma, Lyon o Ginebra, cuentan entre sus transportes urbanos con importantes redes de trolebuses.¹²⁹⁸

Sin embargo, en España, el trolebús fue hijo de la autarquía, con ella floreció este sistema de transporte y superada esta orientación económica en los años sesenta las dieciocho redes que se llegaron a implantar fueron sucumbiendo en una lenta agonía que se inició en Madrid en 1966 y concluyó en Pontevedra en 1989. Desde esa fecha y hasta el año 2008 en que este medio de transporte ha sido recuperado en Castellón, España ha carecido de trolebuses.

San Sebastián no fue una excepción y, tras la creación de la red de trolebuses entre 1948 y 1953, el sistema apenas experimentó más modificaciones. De hecho, en los años sesenta, la Compañía del Tranvía de San Sebastián comenzó a apostar abiertamente por el autobús, con la adquisición de nuevas unidades y la creación de tres líneas, Ciudad Sanitaria, Alza y La Paz, atendidas exclusivamente con vehículos diesel. Es más, la única ampliación del servicio de trolebuses realizada en estos años fue la prolongación de la línea de Amara que, en 1961 alcanzó su máxima extensión al llegar hasta el barrio de Anoeta. Por el contrario, a partir de 1968 se iniciaría el proceso inverso, con la sustitución de los trolebuses por autobuses en los servicios a Venta Berri e Igueldo, proceso que concluiría el 24 de diciembre de 1973 con la transformación de la línea Rentería.

Tabla 42.- Evolución del porcentaje de servicios prestados con trolebuses por la Compañía del Tranvía de San Sebastián

1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
68,6%	68,5%	66,6%	64,0%	44%	33,2%	30,6%	19,0%	21,0%

Fuente.- AMVF, Fondo CTSS, *Memorias privadas 1965-1973*.

Junto al cambio tecnológico que supuso la apuesta definitiva por el autobús, la evolución de la Compañía del Tranvía de San Sebastián se vio marcada entre 1959 y 1973 por la desfavorable evolución de los gastos, sobre todo en lo que respecta al capítulo del personal, y las tarifas, lo que generó un desfase que únicamente se pudo compensar gracias al progresivo incremento de la demanda, que pasó de los veintisiete millones en 1959, a los más de cuarenta registrados en los primeros años de la década de los setenta. De este modo, pese a que el coeficiente de explotación se situó muy próximo al 100, el escaso margen de beneficio resultaba suficiente para aportar dividendos superiores al 8% gracias a la baja proporción del capital social de la empresa.

¹²⁹⁸ Mary Webb, *Jane's Urban Transport Systems*, 2006-2007, pp. 22-24.

Por otra parte, a partir de 1963 se pudo constatar la progresiva popularización del automóvil en la capital guipuzcoana, con su incidencia negativa en los resultados de la Compañía del Tranvía, tanto por los viajeros que le restaba el vehículo privado como por la congestión viaria que provocaba, con la que se reducía la velocidad comercial y, con ella, la productividad del personal y del material móvil.

9.1.- LA DESAPARICIÓN DE LOS TROLEBUSES

Hasta el año 1960, el autobús era para la Compañía del Tranvía de San Sebastián un sistema de transporte auxiliar, dedicado en exclusiva a la prestación del servicio en líneas de débil tráfico, como es el caso de los trayectos a la estación del Norte, al barrio de Eguía o a la plaza de Pío XII. De hecho, cuando el tráfico alcanzase cierta entidad el propósito de la empresa era el de extender la electrificación a estos recorridos e implantar los trolebuses, como sucedió en este último caso.¹²⁹⁹ Así, el 26 de mayo de 1960, una vez consolidado el primer ensanche de Amara, se amplió hasta la plaza de Pío XII el trolebús de Amara y, un año más tarde, el 25 de julio de 1961, se prolongó hasta Anoeta, motivo por el que la línea número 7 pasó a denominarse Amara-Anoeta.¹³⁰⁰

La prolongación de la línea de Amara hasta Anoeta fue la última ampliación de entidad realizada en la red de trolebuses que, de ese modo, alcanzó en 1961 su máxima extensión, con 38.156 metros de filovías repartidos entre las diversas líneas urbanas, que sumaban 22.546 metros, y la de Rentería, con otros 15.610 metros.¹³⁰¹

Solo unos meses antes de la puesta en servicio de la prolongación del trolebús de Amara hasta la plaza de Pío XII, el 21 de marzo de 1960, la red de transporte gestionada por la Compañía del Tranvía se amplió con la puesta en servicio de una nueva línea de autobuses que, con el número 12, cubría el trayecto comprendido entre la calle Pedro Egaña, en las inmediaciones de la estación de ferrocarril de Amara, y el nuevo hospital provincial, inaugurado en ese mismo día. No cabe duda que, aunque las prestaciones de los trolebuses hubieran sido superiores a las de los autobuses en este difícil trayecto, la demanda inicial de este servicio no justificaba, al menos de momento, la inversión necesaria para la electrificación del trazado desde Pío XII hasta la Ciudad Sanitaria.¹³⁰²

En ese mismo año de 1960, la Compañía del Tranvía reordenó sus otras dos líneas explotadas mediante autobuses, mediante su fusión y la consiguiente creación de la línea Norte-Eguía, que inició su nueva andadura el 6 de agosto.¹³⁰³

Las siguientes líneas creadas en este periodo fueron también explotadas mediante autobuses. A la de Ciudad Sanitaria le siguió, el 19 de septiembre de 1966, la que atendía el barrio de Alza. En realidad, el nuevo servicio se trataba de una prolongación del servicio corto número 3 a Herrera, pero la demanda inicial, como señalaban los propios rectores de la Compañía, «aun cuando no cubre gastos, sus resultados son prometedores», no justificaba, por el momento, la electrificación de los 1.900 metros de distancia existentes entre la bifurcación de Herrera y la terminal en el barrio de Alza.¹³⁰⁴

¹²⁹⁹ AMSS, Sección D, Negociado 14, H-03620-02, *Proyecto de prolongación de la línea de trolebuses de Amara por la Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A.*

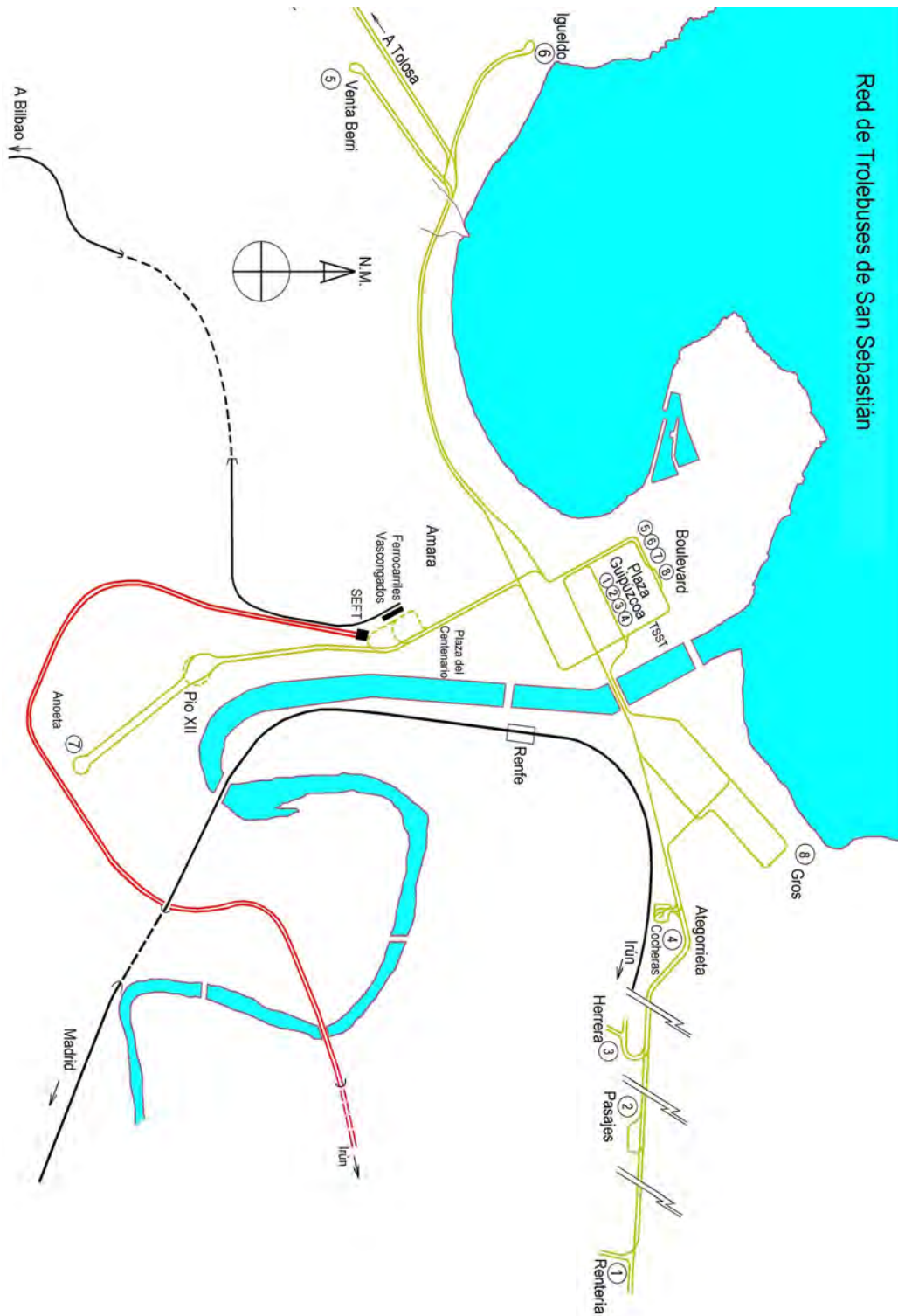
¹³⁰⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1955*, p. 10.

¹³⁰¹ AMVF, Fondo CTSS, Expediente «Líneas aéreas».

¹³⁰² AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1960*, p. 1.

¹³⁰³ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1960*, p. 1.

¹³⁰⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1966*, p. 1.



Plano nº 5: En 1962, la red de trolebuses de San Sebastián alcanzó su máxima extensión. Dibujo de Pedro Pintado Quintana.

A la línea de Alza le siguió, el primero de mayo de 1969, la que se dirigía a la nueva urbanización de La Paz, puesta en marcha en pleno proceso de desmantelamiento de los trolebuses y en la que, por tanto, ni siquiera se llegó a plantear la posibilidad de electrificar este trayecto desde el alto de Miracruz.¹³⁰⁵ Lo mismo sucedió con la línea de Igara, cuya explotación asumió la Compañía del Tranvía el 16 de julio de 1972, por

¹³⁰⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1969, pp. 1-2.

petición del Ayuntamiento, tras la renuncia a la explotación de su primitivo concesionario.¹³⁰⁶

En 1973, las cuatro nuevas líneas sumaban un tráfico total de 6.022.636 viajeros, lo que representaba el 14,6% del total de pasajeros transportados por la Compañía del Tranvía de San Sebastián, reducido porcentaje que justifica su explotación con autobuses.

Tabla 43.- Líneas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en 1972				
Nº	Nombre	Viajeros	Sistema	Inicio autobuses
1	Rentería	15.066.492	Trolebús	
5	Venta Berri-Igueldo	5.528.185	Autobús	1 de enero de 1969
7	Amara-Anoeta	9.684.739	Autobús	14 de junio de 1971
8	Gros	2.086.696	Autobús	7 de marzo de 1971
9	Norte-Eguía	2.613.641	Autobús	19 de julio de 1948
12	Ciudad Sanitaria	984.454	Autobús	21 de marzo de 1960
13	Alza	3.496.802	Autobús	19 de septiembre de 1966
14	La Paz	1.414.213	Autobús	1 de mayo de 1969
15	Igara	57.683	Autobús	16 de julio de 1972

Fuente.- AMVF, Fondo CTSS, Expediente del año 1972.

Aunque la explotación con autobuses de las nuevas líneas podía estar justificada, salvo en el caso de Alza, donde el rápido crecimiento demográfico de este barrio, que pronto generó una demanda superior a otros servicios como el de Gros, habría justificado la electrificación de los 1.900 metros comprendidos desde el cruce de Herrera hasta el final del trayecto, ¿Cuáles fueron las causas que motivaron el abandono del trolebús en las líneas que ya contaban con esta infraestructura?

Cuatro son las principales causas que explican la sustitución de los trolebuses mediante autobuses: las dificultades para la renovación del parque móvil, la imposibilidad de adaptarlos a una explotación más económica mediante la implantación del agente único, el coste del mantenimiento de una infraestructura, la línea aérea, que no precisaban los autobuses y, sobre todo, la falta de apoyo político a un medio de transporte no contaminante, en una época en la que no existía conciencia alguna al respecto.

En efecto, uno de los principales inconvenientes para el mantenimiento del servicio de trolebuses fue la práctica imposibilidad de renovar el parque con vehículos modernos. Ya en 1960 la Compañía contactó con la firma francesa Berliet, que en aquel momento suministraba trolebuses de gran capacidad para Madrid y Barcelona, con el propósito de adquirir, al menos, seis unidades con las que reforzar el servicio de la línea de Rentería. Sin embargo, no fue posible obtener los necesarios permisos de importación.¹³⁰⁷ Por ello, cuando a finales de dicho año se presentó la ocasión de adquirir un lote de trolebuses ingleses de segunda mano, al precio de 85.000 pesetas cada uno, es decir, similar al coste de un automóvil utilitario como el SEAT 600, la

¹³⁰⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1972, p. 2.

¹³⁰⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de actas del C.A.*, Nº 25, p. 188B.

empresa consideró que «dada nuestra escasez de capital nos pareció que no debíamos desaprovechar esta oportunidad única» y decidió adquirir 25 coches de dos pisos.¹³⁰⁸

Las primeras noticias sobre la posibilidad de adquirir trolebuses de ocasión en Gran Bretaña llegaron a San Sebastián en el mes de julio de 1960, fecha en que el director de la Compañía, Joaquín Peñalosa, informó al Consejo de Administración sobre una visita realizada a Barcelona para visitar la Feria del Transporte y la factoría de ENASA.

En dicho viaje, Joaquín Peñalosa se entrevistó con el director de los Tranvías de Barcelona, el señor Torrents, quién le informó sobre la posibilidad de adquirir, «a precios convenientísimos, trolebuses ingleses de dos pisos de London Transport de Londres». Al recibir esta información, Joaquín Peñalosa, viajó de inmediato a Londres, con objeto de visitar la London Transport y ver los trolebuses ofertados, «comprobando que estos se encuentran en muy buen estado, por lo que su adquisición la consideran sumamente interesante». En vista del informe presentado, el Consejo de Administración acordó facultar a su director general para la adquisición de «algunas unidades a título de prueba».¹³⁰⁹

En un principio, según las instrucciones del Consejo de Administración, Joaquín Peñalosa negoció con la London Transport la adquisición de seis unidades, sobre las que se recibió el correspondiente presupuesto a principios de agosto de 1960.¹³¹⁰ Sin embargo, pronto surgieron las primeras dificultades para materializar la compra ya que el gobierno español había liberalizado la importación de trolebuses, pero no la de sus motores de tracción.

Para intentar solucionar el problema, a primeros del mes de octubre Joaquín Peñalosa viajó a Madrid para, en unión de los directores de otras compañías interesadas, entrevistarse con el Subsecretario de Industria, con el propósito de obtener los permisos necesarios para la importación de un total de 125 trolebuses de la London Transport. En dicha reunión, el representante del gobierno les indicó que, para agilizar la tramitación, resultaba conveniente que se pidieran de forma conjunta todos los permisos de importación necesarios. Por ello, la Compañía del Tranvía de San Sebastián decidió, el 26 de octubre de 1960, solicitar 25 trolebuses, en lugar de los seis inicialmente previstos a título de prueba. Además, Joaquín Peñalosa fue nombrado coordinador de toda la operación por las restantes empresas interesadas.¹³¹¹

De inmediato, Joaquín Peñalosa realizó las gestiones necesarias para lograr la definitiva autorización de la importación a España de los 125 trolebuses ofertados por la London Transport. Así, a finales del mes de diciembre de 1960 obtuvo los preceptivos permisos de Aduanas, autorización que expiraba el 10 de marzo de 1961, por lo que era urgente proceder a la inmediata materialización de la compra y del transporte hasta la Península Ibérica.

De inmediato, Peñalosa negoció con la London Transport la fecha definitiva de entrega de los trolebuses, que fue fijada para el 12 de febrero de 1961, así como su transporte a España, contratado con la empresa consignataria Anso y Compañía..¹³¹² De este modo, todo estaba preparado para iniciar el embarque de los trolebuses en Londres

¹³⁰⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1960, p. 4.

¹³⁰⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, p. 191.

¹³¹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, p. 192.

¹³¹¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, p. 194.

¹³¹² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, p. 195.

para el mismo 12 de febrero de 1961.¹³¹³ Dos días más tarde, llegaban las primeras unidades al puerto de Pasajes, a bordo de la motonave *Hille Oldendorff*.



Imagen nº 60: En febrero de 1961 llegaron al puerto de Pasajes los trolebuses BUT de dos pisos adquiridos de ocasión en Londres. Como se aprecia en la imagen, a su arribada todavía conservaban la imagen corporativa e incluso la publicidad con la que circularon en la capital británica. Problemas con el servicio de Aduanas retrasaron su recepción definitiva hasta el mes de mayo. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Sin embargo, una vez en el puerto de Pasajes, la Compañía del Tranvía de San Sebastián no pudo proceder al inmediato traslado de los trolebuses a sus cocheras, ya que surgió un nuevo contratiempo con las autoridades españolas. En efecto, la aduana del puerto de Pasajes pretendía aplicar sobre los trolebuses un impuesto de importación valorado no sobre el precio real de la compra de los trolebuses, sino sobre el valor estimado de estos vehículos, muy superior al primero. Así, tras ser desembarcados, quedaron retenidos durante casi tres meses en la aduana del puerto.¹³¹⁴

¹³¹³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, p. 196.

¹³¹⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, p. 196B.

La única alternativa para solucionar el problema era la de utilizar todas las influencias posibles ante las autoridades franquistas. Así, tanto el secretario de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, José Ramón Machimbarrena, como el propio Peñalosa, visitaron al alcalde de San Sebastián, al Gobernador Civil de la Provincia, al Ministro de Hacienda e, incluso, a los círculos más próximos del dictador Francisco Franco. Finalmente, a principios de mayo de 1961 lograron que la Dirección General de Aduanas dictase un acuerdo por el que autorizaba que los impuestos a aplicar a la importación de los trolebuses de Londres se estableciesen según el precio realmente abonado por su compra a la London Transport Executive.¹³¹⁵ De este modo, una vez pagados los derechos de aduanas, el 2 de mayo los trolebuses fueron trasladados por sus propios medios, desde el puerto de Pasajes hasta las cocheras e, incluso, con alguno de ellos se realizó un recorrido de prueba hasta Venta Berri, periplo que pudo realizarse sin problemas ya que previamente, en el mes de febrero, se había procedido a elevar la línea aérea en los puntos que lo requería, en previsión de las necesidades impuestas por la mayor altura de los trolebuses ingleses.¹³¹⁶

El 20 de mayo de 1961, la Compañía del Tranvía de San Sebastián presentó oficialmente un trolebús BUT que, junto a seis nuevos autobuses Pegaso adquiridos en esas fechas, se trasladó a la Jefatura de Obras Públicas sita en la calle Urbietta para, a continuación, dirigirse al Gobierno Civil y al Ayuntamiento.¹³¹⁷

Poco después, tras reformar en los talleres de la empresa carrocería Irizar (Ormaíztegui) sus plataformas de acceso, sustituidas por puertas situadas en el costado derecho de los vehículos, el 18 de julio de 1961 entraron en servicio los tres primeros trolebuses de Londres en San Sebastián, en concreto los matriculados con los números 71 a 73. El 6 de agosto se estrenaba una nueva unidad, rematriculada con el número 74.¹³¹⁸

En el otoño de 1961, Irizar entregó dos nuevas unidades reformadas, matriculadas con los números 75 y 76 pero, ante el elevado coste de la operación, la Compañía del Tranvía optó por continuar con la transformación de las restantes unidades en sus propios talleres de Ategorrieta.¹³¹⁹

Progresivamente se modificaron todos los trolebuses ingleses, que prestaron servicio hasta el 7 de mayo de 1969, fecha en que se retiraron del servicio las doce primeras unidades, con motivo de la puesta en servicio de doce nuevos autobuses Pegaso y de la supresión de las líneas de trolebuses a Igueldo y Venta-Berri. Los restantes trolebuses BUT de la London Transport Executive finalizaron su periplo por las calles donostiarra en 1973.

Tras la puesta en servicio de los coches adquiridos en esta operación en Londres, la Compañía del Tranvía de San Sebastián procedió a la inmediata retirada de los trolebuses Hispano-Suiza, vehículos muy deficientes y limitados, tanto en capacidad como en prestaciones, ya que incluso la velocidad que adquirirían los que cubrían la línea de Herrera en la bajada del alto de Miracruz, provocaba la destrucción de los colectores de sus motores.¹³²⁰ De hecho, como el propio Consejo de Administración reconocía, «todo gasto que se realice en ellos es completamente inútil, dado su estado».¹³²¹

¹³¹⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, p. 198.

¹³¹⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, p. 196.

¹³¹⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, p. 198B.

¹³¹⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, p. 199B.

¹³¹⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 26, p. 3B.

¹³²⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, p. 173B.

¹³²¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 26, p. 13B.



Imagen nº 61: El carroceros Irizar reconstruyó el trolebús Hispano Suiza en 1960. Pese a su buen resultado, el programa no tuvo continuidad debido a su deficiente equipo eléctrico original y a la llegada de los trolebuses BUT de dos pisos adquiridos de ocasión en Londres. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

De este modo, a medida que entraban en servicio los coches de dos pisos ingleses, se procedió al desguace de los trolebuses Hispano-Suiza, de los que apenas se aprovechó más que los vidrios de sus ventanas para la realización de puertas y cerramientos para la mejora de los talleres y cocheras de Ategorrieta.¹³²² Así, en 1961 se dieron de baja los coches Nº 2, 10, 14 y 50, un año más tarde los matriculados como 1, 3, 6, 12, 15, 18 y 24 y, el 20 de junio de 1963 los restantes, salvo el número 9, que había sido recarrozado por Irizar en 1959 y que todavía se mantuvo activo hasta 1966.¹³²³ Por tanto, la adquisición de los trolebuses londinenses de ocasión no sirvió para ampliar el parque móvil de la Compañía del Tranvía, aunque contribuyó a incrementar su capacidad, ya que mientras los Hispano-Suiza solamente podían transportar veintidós viajeros sentados y 38 de pie, los BUT de dos pisos ofrecían 60 asientos y cerca de cuarenta plazas de pie.

Fue precisamente la masiva importación de los trolebuses de ocasión de la London Transport, junto a otros 17 coches procedentes de la ciudad británica de Rotherham, la causa de otra de las razones por las en España se abandonó el trolebús a favor del autobús. En efecto, estos 140 vehículos de segunda mano se repartieron a principios de los años sesenta entre la mayor parte de los operadores de transporte urbano que empleaban este sistema, en concreto Vigo, donde no llegaron a prestar servicio, La Coruña, incluida la larga línea interurbana a Carballo, Santander-Astillero, Bilbao, San Sebastián, incluido también el trolebús a Tolosa, Zaragoza, Reus-Tarragona y Cádiz. De este modo, el pequeño mercado español quedó saturado y no hubo opción para el desarrollo de un trolebús de construcción nacional.

En efecto, la casa Pegaso, heredera de la antigua Hispano-Suiza, era el único constructor nacional de trolebuses, ya que otras firmas como Material Móvil y

¹³²² AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1964, p. 2,

¹³²³ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1961, p. 3, 1962, p. 5, 1963, p. 1 y 1966, p. 2.

Construcciones, en realidad trabajaban bajo licencia del especialista francés Vetra, mientras que las redes de Barcelona o Madrid habían recurrido a la transformación de viejos autobuses.

Pegaso intentó en los años cincuenta mantener la producción de trolebuses con el desarrollo de un nuevo modelo, el Z-501, con motor suministrado por la empresa CENEMESA de Reinosa y equipo motor desarrollado por Experiencias Industriales de Aranjuez y la Sociedad Anónima de Placencia de las Armas, que fueron carrozados por Macosa en Barcelona y por Material Móvil y Construcciones de Zaragoza. Sin embargo, su éxito comercial fue limitado, ya que apenas se construyeron cuarenta unidades repartidas entre las redes de La Coruña, Madrid, Castellón, Bilbao, Zaragoza, Cádiz y Mieres.¹³²⁴

A principios de los años sesenta, Pegaso intentó lanzar al mercado un nuevo modelo en el que, para superar los inconvenientes técnicos del equipo de tracción del anterior, decidió colaborar con el especialista francés Vetra. De este modo, en 1961 se presentó en la Feria de Barcelona el modelo 8010, basado en el chasis de su autobús del tipo 5020, carrozado por Seida. Con este vehículo, la empresa estatal esperaba cubrir las crecientes necesidades de las compañías españolas que utilizaban este medio de transporte, pero éstas optaron por la compra de unidades de ocasión y por la reconstrucción de las que ya disponían, por lo que la aventura se saldó con un estrepitoso fracaso: ¡únicamente se construyó el prototipo!¹³²⁵

Tras el fracaso del 8010, Pegaso abandonó definitivamente el segmento de los trolebuses para centrarse en la producción de autobuses convencionales. Sin embargo, la compra de vehículos de ocasión era una solución oportunista y a corto plazo, por lo que, cuando las empresas que operaban este sistema de transportes necesitaron renovar sus flotas a finales de los años sesenta, se vieron en la imposibilidad de adquirir nuevos coches en España, mientras que la obtención de permisos para su importación era misión prácticamente imposible. En consecuencia, ante los crecientes costes del mantenimiento de unas flotas envejecidas y en las que también resultaba difícil y caro adquirir en el extranjero los repuestos precisos, la única opción era la de sustituirlos por autobuses de construcción nacional.

Por otra parte, el desarrollo de la industria nacional permitió incrementar la capacidad de los autobuses frente a los modelos anteriores. Así, a partir de 1960, con el desarrollo del Pegaso 5020 y, posteriormente, en 1965, con el Pegaso 6035, la capacidad de los nuevos vehículos era superior a los trolebuses, al ofrecer cerca de un centenar de plazas. De este modo, la explotación con autobuses resultaba más ventajosa que la utilización de los trolebuses que, salvo en el caso de los de dos pisos, solo ofrecían setenta plazas.¹³²⁶

A estas dificultades, en el caso de San Sebastián se añadía la imposibilidad de adaptar el parque de trolebuses disponible a una explotación económica mediante la introducción de la figura del agente único. En el caso de la capital guipuzcoana éste era un problema de especial entidad ya que, como los salarios que abonaban eran por lo general inferiores a los de las industrias del entorno, en los años sesenta cada vez resultó más difícil reclutar el personal necesario para el servicio. Para paliar el problema incluso se ensayó en 1963, contratar señoritas para desarrollar la función de los cobradores, medida que fue considerada como un éxito por los rectores de la

¹³²⁴ Manuel Lage Marco, *Hispano-Suiza/Pegaso, un siglo de camiones y autobuses*, pp.158-160 y César Ariño Plancharía, *De Hispano a Pegaso, 100 años de transporte público en España*, pp. 74-76.

¹³²⁵ César Ariño Plancharía, *De Hispano a Pegaso, 100 años de transporte público en España*, pp. 87-90.

¹³²⁶ César Ariño Plancharía, *De Hispano a Pegaso, 100 años de transporte público en España*, pp. 79-87 y 171-182.

empresa.¹³²⁷ Sin embargo, la mejor opción era la de suprimir esta figura para que el conductor realizase también la venta de los títulos de transporte.



Imagen nº 62: En 1968 se implantó en la línea de Ciudad-Sanitaria el servicio con agente único. Para evitar confusiones en los viajeros, los coches explotados en esta modalidad presentaban en la parte inferior izquierda de su frontal un distintivo circular con cinco puntas que indicaba que el acceso debía realizarse por la puerta delantera, a diferencia de los coches que contaban con cobrador, en los que se efectuaba por la trasera. Fotografía de César Ariño Planchería.

La primera línea atendida exclusivamente con un agente, conductor-perceptor, fue la de los autobuses a la Ciudad Sanitaria, en la que se inició este tipo de explotación el 5 de julio 1968.¹³²⁸ Ante los buenos resultados de la experiencia, el sistema se extendió, el 30 de marzo de 1969, a las líneas de Norte-Eguía y Alza, así como, el primero de mayo, a la nueva línea de La Paz.¹³²⁹ Posteriormente, el agente único también se implantó en las líneas de Venta Berri e Igueldo, el 9 de febrero de 1970 y en la de Amara-Anoeta, el 14 de julio de 1971.¹³³⁰

Este proceso de adaptación al agente único se realizó en exclusiva en los servicios explotados con autobuses, ya que la configuración de los nuevos vehículos adquiridos a lo largo de la década de los sesenta y principios de los setenta, estaba diseñada para esta función. Por el contrario, los trolebuses que disponía la Compañía del Tranvía, tanto los BUT de un piso como los de dos, no eran válidos para esta modalidad de explotación.

En efecto, dada la procedencia británica de estos coches, su puesto de conducción se encontraba a la derecha y sobre el eje delantero, lo que impedía disponer de una puerta delantera para la entrada de los viajeros a la altura del conductor. Lamentablemente, cuando a principios de los años sesenta la Compañía del Tranvía encomendó a la empresa carrocería Irizar de Ormaiztegui (Guipúzcoa) la reconstrucción de las carrocerías de los veinticinco trolebuses BUT de un piso, no aprovechó la ocasión para alargar sus bastidores y modificar la posición del puesto de conducción.

¹³²⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1963, p. 4.

¹³²⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1968, p. 2.

¹³²⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1969, pp. 1-2.

¹³³⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1969, p. 3 y 1971, p. 2.



Imagen nº 63: Tras los buenos resultados obtenidos con la reconstrucción de la carrocería del trolebús Hispano Suiza en Irizar, la Compañía del Tranvía decidió recarrozar toda su flota de trolebuses BUT de un piso. Lamentablemente, no se aprovechó la operación para adaptarlos a una futura explotación con agente único, lo que habría exigido cambiar la posición del conductor y adelantar el chasis sobre el eje delantero. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril

Esta operación, en principio, era técnicamente factible y, de hecho, Tranvías de Barcelona realizó en 1964 una transformación similar al recarrozar sus 27 trolebuses BUT de dos pisos en coches de un piso. Estos vehículos, que habían sido construidos en 1950, tras su reforma en 1964, prestaron servicio en la ciudad condal hasta 1968 para, tras circular en Valencia entre 1970 y 1976, terminar sus días en Pontevedra, donde se convirtieron en los últimos trolebuses en circular en España en 1989.¹³³¹

Por lo que respecta a las infraestructuras, resultan evidentes las ventajas del autobús sobre el trolebús, al no necesitar de líneas aéreas para la alimentación de sus motores de tracción. No cabe duda que el mantenimiento de estas instalaciones suponía un importante capítulo de gasto, que no se veía en aquella época compensado por un coste más económico de la energía. Por el contrario, el gasoil estaba subvencionado y, solamente en 1974, cuando ya se había suspendido la circulación de los trolebuses, comenzó la escalada de su precio a raíz de la primera crisis del petróleo que estalló con motivo de la guerra del Yom Kipur en octubre del año anterior, al aumentar un 42% y pasar de 7,40 a 10,50 pesetas el litro.¹³³²

A todos estos factores, se debe unir la inseguridad jurídica que suponía la finalización del plazo de concesión de veinte a veinticinco años que regulaba la mayor parte de las explotaciones españolas de trolebuses, la mayoría de ellas, como en el caso de San Sebastián, fruto de la sustitución de antiguas redes de tranvías.

¹³³¹ César Ariño Plancharúa, *Tranvías de Barcelona, SPM, 1959-1969, Material móvil, autobuses y trolebuses*, pp. 16-24.

¹³³² AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1974, p. 1.

Como se señaló en el capítulo anterior, en el caso de la capital guipuzcoana, la concesión principal, es decir, la correspondiente a la línea de Venta Berri a la Alameda y Rentería, dependía del Ministerio de Obras Públicas y expiraba el 12 de junio de 1970,¹³³³ mientras que en el caso de las líneas urbanas, gracias al acuerdo alcanzado con el Ayuntamiento, el plazo se prolongaba hasta el 2 de octubre de 1991.¹³³⁴

El 30 de abril de 1969 la Compañía del Tranvía de San Sebastián inició con el Ministerio de Obras Públicas las negociaciones para obtener la prórroga de su concesión, materia sobre la que no existía ninguna disposición legal al respecto.¹³³⁵ La tramitación de la nueva autorización fue especialmente prolongada y, de hecho, tras la expiración de la concesión, los trolebuses a Rentería se mantuvieron en servicio gracias a permisos provisionales hasta que el 15 de enero de 1973 el ministerio resolvió definitivamente prorrogar la concesión hasta el 2 de octubre de 1991.¹³³⁶

Paralelamente a la negociación de la renovación de la concesión, el director de la Compañía del Tranvía de San Sebastián lideró los trabajos de la Agrupación de Tranvías y Trolebuses, del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones, para la elaboración de un instrumento legal que permitiera la transformación de las explotaciones de trolebuses en otras de autobuses, tal y como facilitó el Decreto-Ley de 16 de junio de 1954 con la sustitución de líneas de tranvías en servicios de autobuses.¹³³⁷

Los argumentos esgrimidos por la citada Agrupación de Tranvías y Trolebuses en defensa de la transformación de sus concesiones se centraban en los siguientes puntos:

- Imposibilidad práctica de adquirir nuevos trolebuses.
- Dificultad de adquirir los repuestos necesarios y su elevado precio.
- Preferencia del público por el autobús, libre de interrupciones de servicio por falta de fluido o rotura de la línea aérea de alimentación, así como de paradas momentáneas por salida de los troles.

Además, señalaban que el trolebús «no tenía las simpatías de los organismos o personas encargadas de la circulación» por su reducida movilidad, el estorbo que suponían los postes de la línea aérea y la dificultad de adaptarse a los nuevos planes de circulación de la época, con la proliferación de calles de dirección única. Asimismo, señalaban que se habían olvidado o habían desaparecido las ventajas de utilizar energía eléctrica de producción nacional sin necesidad de gastar divisas.¹³³⁸

Fruto de los trabajos realizados por la comisión encabezada por Joaquín Peñalosa, el 21 de julio de 1973 se promulgó una Ley que autorizaba la transformación de las explotaciones de trolebuses en otras análogas de autobuses, operación que suponía prorrogar las nuevas concesiones hasta veinticinco años, lo que en el caso de San Sebastián supondría su ampliación hasta el 2 de octubre de 2016.¹³³⁹

Cabe recordar que, tan solo tres meses después de aprobada la nueva Ley, estalló la guerra del Yom Kipur y, con ella, la primera crisis del petróleo. Mientras en la vecina Francia, donde desde los años sesenta también se había iniciado el proceso de sustitución de explotaciones de trolebuses por otras de autobuses, la nueva coyuntura energética implicó la toma de medidas que permitió la supervivencia de las redes

¹³³³ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 14, 14 de enero de 1946, pp. 435-436.

¹³³⁴ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 249, 6 de septiembre de 1947, pp. 4982-4983.

¹³³⁵ AGA, *Expediente de trolebuses. Municipales de San Sebastián y AMVF*, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1969, p. 4.

¹³³⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1974, p. 4.

¹³³⁷ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 177, 26 de junio de 1954, pp. 4330-4331.

¹³³⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Expediente de transformación de las concesiones de trolebuses*.

¹³³⁹ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 176, 24 de junio de 1973, pp. 15072-15073.

todavía en servicio en Lyon, Grenoble, St. Etienne, Marsella y Limoges,¹³⁴⁰ el gobierno español no tuvo la necesaria visión para intentar mantener un medio de transporte que no dependía del petróleo. Así, ante la indiferencia de las autoridades, en diciembre de 1973 cesaba la circulación de trolebuses en San Sebastián, un año más tarde en la línea interurbana de Reus a Tarragona, en 1975 les siguieron los de Cádiz y Zaragoza, en 1976 los de Valencia, en 1978 los de Bilbao, un año más tarde los de La Coruña y, finalmente, el 1 de septiembre de 1989, desaparecía la red de Pontevedra. Ni la crisis energética, ni mucho menos las virtudes de respecto al medio ambiente al poder consumir energías renovables y no generar emisiones contaminantes de gases y ruidos, sirvieron para salvar a este medio de transporte que no ha sido recuperado hasta su reimplantación en Castellón en el año 2008.

En todo caso, cabe destacar que, a diferencia de lo sucedido en el proceso de sustitución de los tranvías por trolebuses, impulsada por el gobierno y los ayuntamientos en contra de la voluntad de las empresas explotadoras que consideraban la transformación lesiva para sus intereses como consecuencia de los mayores gastos de explotación que generaba el cambio, en este caso fueron las propias compañías concesionarias las que promovieron la implantación de los autobuses precisamente por la misma razón de reducción de costes, tanto de mantenimiento de instalaciones como de adquisición de material móvil, repuestos y personal.

Todos estos factores impulsaron la progresiva transformación de los servicios de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. La primera sustitución se realizó el 1 de enero de 1969, cuando la empresa se vio en la obligación de suspender la circulación de los trolebuses a Venta Berri e Igueldo, al ser necesario retirar diversos postes para que el ayuntamiento pudiera proceder al ensanche de la carretera en Miranconcha. Aunque la medida tenía, en principio, carácter provisional, poco después, también fue preciso desmontar la línea aérea desde Miraconcha a Igueldo y Venta-Berri por nuevas obras municipales en la zona.¹³⁴¹

A las líneas de Venta Berri e Igueldo les siguió la de Gros, el 7 de marzo de 1971 y, pocos meses después, el 14 de junio, la de Amara-Anoeta, aunque durante ese verano se mantuvieron dos trolebuses de dos pisos de refuerzo.¹³⁴² Todas estas transformaciones se realizaron mediante autorizaciones provisionales del ayuntamiento, por lo que no se procedió al inmediato desmontaje de la línea aérea, que podría volver a ser necesaria en caso de que no se obtuviesen los permisos definitivos necesarios. Sin embargo, la Compañía consideraba poco probable esta posibilidad y, de hecho, en estos años realizó importantes inversiones para la adquisición de los autobuses necesarios para sustituir a los trolebuses.

Curiosamente, en 1973, el servicio de trolebuses experimentó un ligero repunte al pasar su utilización del 19 al 21%. Este incremento estuvo fundamentado en la pretensión del ayuntamiento de Rentería en que la Compañía del Tranvía prolongase sus servicios hasta la gasolinera de Gabierrota, punto hasta el que se llegaron a levantar en su día los postes necesarios para sustentar la línea aérea, aunque ésta última nunca se montó.¹³⁴³

A partir de 1971, parte del servicio en la línea de Rentería se reforzaba con autobuses, por lo que el citado consistorio solicitó a la concesionaria que, al menos estas circulaciones, ampliasen su recorrido hasta Gabierrota. En respuesta, la Compañía del Tranvía retiró de inmediato los autobuses y los sustituyó por trolebuses, para lo que tuvo que volver a poner en servicio algunos coches de dos pisos retirados tras la transformación de la línea de Amara-Anoeta. Sin embargo, este pequeño renacimiento

¹³⁴⁰ René Courant y Pascal Bejui, *Les Trolleybus Français*, pp. 19-20.

¹³⁴¹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1968, p. 2 y 1969, p. 2.

¹³⁴² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 27, p. 11.

¹³⁴³ AMR, Sección D, Negociado 6, Libro 3, Expediente 12, *Expediente referente a la modificación del recorrido de los trolebuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián dentro de la villa de Rentería y su prolongación a la gasolinera de Gabierrota*.

del trolebús fue breve, ya que el 24 de diciembre se suspendió transitoriamente su circulación como consecuencia de las obras de instalación de una nueva tubería de agua en las avenidas de José Elósegui y General Mola, que interrumpieron el servicio, en principio, durante seis meses.¹³⁴⁴ Posteriormente, nuevas obras de ensanche del puente de Santa Catalina imposibilitaron que los trolebuses reanudaran la circulación por lo que fueron definitivamente reemplazados por autobuses.¹³⁴⁵

Aunque a partir del 7 de julio de 1974, una vez obtenida la autorización provisional necesaria por parte de la Jefatura Regional de Transportes Terrestres de Bilbao, se inició el desmontaje de la línea aérea en la zona del puente de Santa Catalina, el ayuntamiento no aprobaría la definitiva sustitución del servicio de trolebuses mediante autobuses hasta el 23 de julio de 1975. Poco después se inició el levante definitivo de las instalaciones, primero en la línea de Gros, seguida por la de Amara-Anoeta. En el caso de la de Rentería, el proceso se retrasó hasta 1976, ya que la autorización definitiva no se recibió hasta el 4 de mayo de dicho año. En consecuencia, a partir de julio de 1976 apenas quedó en San Sebastián más vestigio de la pasada explotación con trolebuses que algún poste que, por las dificultades que presentaba su retirada o por haber sido reutilizado como soporte de alumbrado, se mantuvo en pie durante largos años.¹³⁴⁶

9.2. LA EXPLOTACIÓN (1959-1973)

Además del cambio del sistema de tracción, la explotación de los servicios de la Compañía del Tranvía de San Sebastián entre 1959 y 1973 se caracterizó por el importante incremento que experimentó la demanda, que en este plazo de catorce años mejoró en un 48%, al pasar de los poco más de veintisiete millones de viajeros anuales a superar los cuarenta millones, hasta alcanzar en 1971 el máximo registrado en toda la larga historia de la empresa, con 41.027.891 usuarios.

Este incremento está, en buena medida, justificado por el propio aumento de la población servida por las líneas de la Compañía del Tranvía, que entre 1960 y 1975 experimentó un incremento del 41,2%. Este espectacular movimiento demográfico se concentró especialmente en Rentería, con un 48,5% y Pasajes, con un 49,6%, lo que favoreció el desarrollo del tráfico en la principal línea de la empresa que, precisamente, unía ambas poblaciones con la capital guipuzcoana.

Tabla 44.- Evolución de la población en San Sebastián, Pasajes y Rentería, 1940-1975

Año	San Sebastián	Pasajes	Rentería	Total	Incremento porcentual
1940	105.775	10.024	10.106	125.905	
1950	113.776	11.773	12.784	138.333	9,8%
1960	135.149	15.036	18.642	168.827	22,0%
1970	165.829	21.130	34.369	221.328	31,0%
1975	169.622	22.501	46.329	238.452	7,7%

Fuente.- Eustat, Población de hecho por ámbitos territoriales.

¹³⁴⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1973, p. 3.

¹³⁴⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1974, p. 2.

¹³⁴⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, pp. 49, 65, 65B, 77 y 79B.

Sin embargo, el mayor incremento del tráfico registrado en este periodo se concentró en la línea de Amara-Anoeta, que experimentó un espectacular aumento del 221,7% gracias a la progresiva urbanización de este importante ensanche de la ciudad. A ésta le siguió la de Eguía, barrio también de nueva creación, con un 33,9% y la de Rentería con un 25,7% y que con sus cerca de quince millones de viajeros, era la más importante de la red. Por su parte, las líneas de Venta Berri, Igueldo y Gros atendían zonas de la ciudad que habían alcanzado su plena madurez, lo que justifica la escasa evolución de su cifra de usuarios.

Tabla 45.- Viajeros transportados por las líneas clásicas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1960 y 1973.

Nº	Nombre	1960	1967	1973	Incremento porcentual
1	Rentería	11.756.188	14.883.053	14.782.492	25,7%
5	Venta Berri-Igueldo	5.145.130	6.074.496	5.501.334	6,9%
7	Amara-Anoeta	3.111.085	7.781.619	10.009.972	221,7%
8	Gros	2.015.279	2.543.409	2.031.002	0,7%
9	Norte-Eguía	1.954.858	2.698.560	2.618.137	33,9%

Fuente.- AMVF, Fondo CTSS, Expedientes de los ejercicios de 1960, 1967 y 1973

Por lo que respecta a las nuevas líneas de autobuses implantadas en este periodo a los barrios de Alza, La Paz, Igara y a la Ciudad Sanitaria, en 1973 aportaron un total de 6.022.636 viajeros. No cabe duda que la que mayor entidad había adquirido era la de Alza, con 3.542.485 usuarios, una demanda superior a la de algunas líneas clásicas como las de Igueldo, Gros y Norte-Eguía.

Tabla 46.- Viajeros transportados por las nuevas líneas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en 1973

Nº	Nombre	Viajeros	Fecha de inauguración
12	Ciudad Sanitaria	937.175	21 de marzo de 1960
13	Alza	3.542.485	19 de septiembre de 1966
14	La Paz	1.405.515	1 de mayo de 1969
15	Igara	137.461	16 de julio de 1972

Fuente.- AMVF, Fondo CTSS, Expedientes del ejercicio de 1973

Además del notable incremento experimentado por la demanda, a lo largo de este periodo también se constata un importante cambio en su comportamiento, ya que el transporte urbano pierde definitivamente su papel como elemento que contribuye al ocio y distracción de los ciudadanos para convertirse en un verdadero servicio público. Aunque la temporada estival sigue siendo la más destacada del año, su importancia porcentual desciende considerablemente, para situarse en un 27,5% en el año 1973.

Tabla 47. Recaudación mensual por transporte de viajeros de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1960-1973)

	1960	1964	1969	1973
Enero	3.246.619,90	4.750.081,50	7.894.968,00	10.602.384,00
Febrero	2.961.453,70	4.394.666,50	7.083.876,00	9.796.107,50
Marzo	3.190.514,80	4.686.669,50	8.020.133,00	10.970.247,00
Abril	3.084.601,80	4.589.928,00	7.548.092,50	10.250.456,50
Mayo	3.323.841,85	5.015.272,50	8.181.720,50	11.159.136,00
Junio	3.340.844,05	4.828.817,00	8.186.480,50	10.923.461,00
Julio	3.882.167,30	6.041.177,50	9.506.373,00	12.378.497,00
Agosto	4.232.642,65	7.412.415,00	9.869.714,00	12.767.194,50
Septiembre	3.653.211,45	6.263.000,50	8.480.704,50	11.482.446,50
Octubre	3.452.844,85	5.949.746,10	8.407.515,50	11.121.196,50
Noviembre	3.327.338,35	5.698.048,50	7.897.968,50	10.727.138,50
Diciembre	3.568.481,96	6.080.408,50	8.407.515,50	10.554.199,50
Total	41.264.562,65	65.710.231,10	99.409.612,50	132.732.564,50

Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, Libros de recaudación, 1960-1973.

Pero si resulta significativa la atenuación de la importancia de la temporada estival, todavía lo es más el descenso de la demanda en los días festivos. En efecto, históricamente el día de la patrona de San Sebastián, la Virgen del Coro, festividad que se celebra el 15 de agosto, o los domingos de regatas de traineras del mes de septiembre, marcaban el récord de demanda todos los años. Esta tendencia se rompió por primera vez el año 1969, cuando la máxima recaudación correspondió a un día laborable, el jueves 7 de agosto, con un total de 351.858,50 pesetas.¹³⁴⁷

Esta tendencia se consolidó el año siguiente, cuando la máxima recaudación correspondió nuevamente a un miércoles, el 12 de agosto, mientras que los ingresos del día de la festividad de la Virgen fueron superados a lo largo del ejercicio por otros nueve días laborables.¹³⁴⁸ Un año más tarde, la recaudación máxima se obtuvo el miércoles 4 de agosto mientras que el día de la Virgen fue superado por otros 37 días laborables.¹³⁴⁹

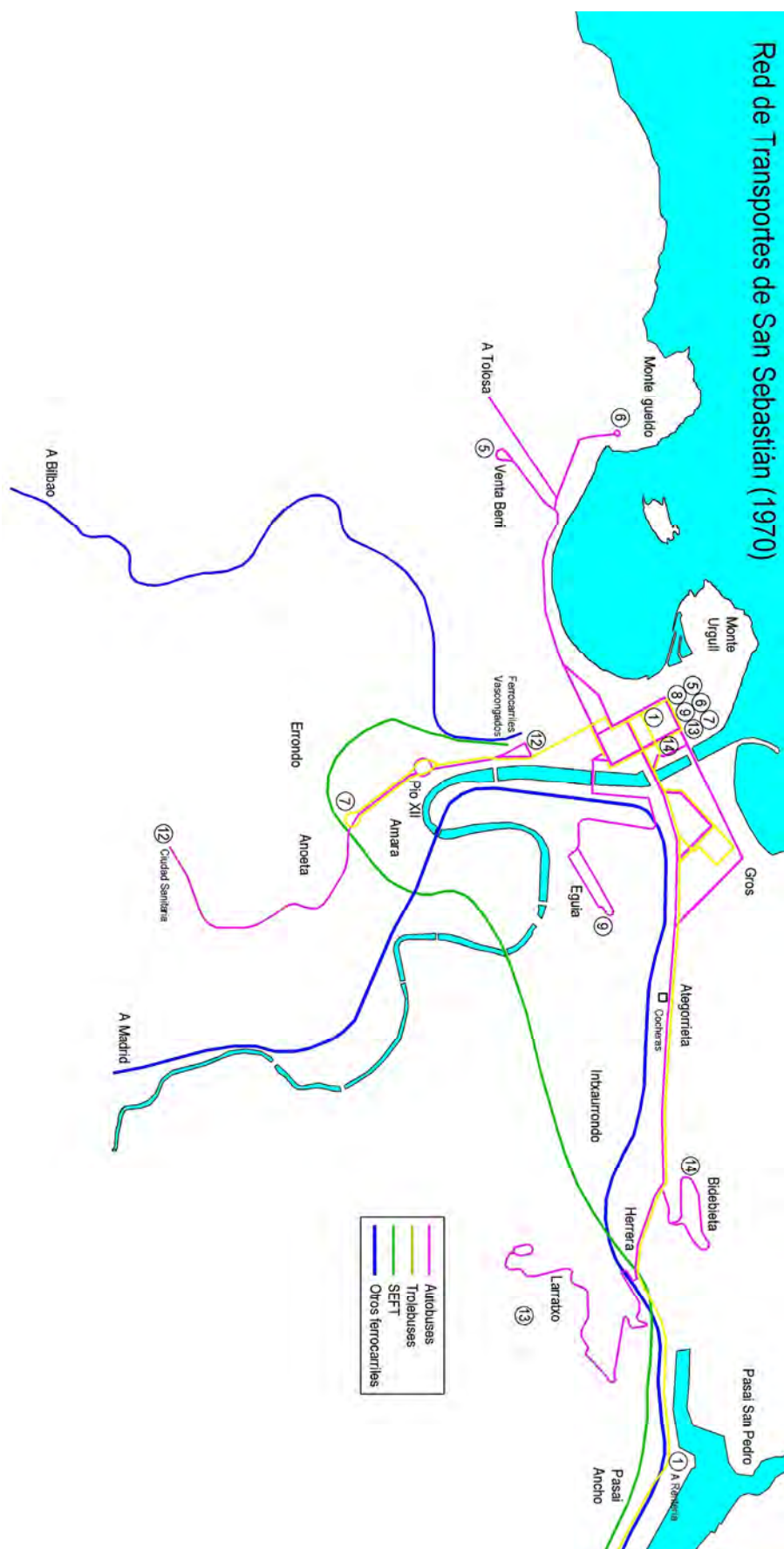
Más llamativos son, sin duda, los resultados del año 1972, en el que, por primera vez en toda la historia de la Compañía del Tranvía, la máxima recaudación no correspondió a una jornada estival sino al 21 de diciembre, día en el que se celebra el tradicional mercado de Santo Tomás. En dicho ejercicio, los ingresos máximos en día festivo correspondieron al 20 de agosto, fecha que fue superada por 109 días laborables, mientras que la festividad de la Virgen se situó en el modesto puesto 305 del escalafón.¹³⁵⁰

¹³⁴⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1969, p. 1.

¹³⁴⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1970, p. 1.

¹³⁴⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1971, p. 1.

¹³⁵⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1972, p. 2.



Plano nº 6: Red de transporte urbano de San Sebastián en 1970. Dibujo de Pedro Pintado Quintana.

Es importante destacar que la Compañía del Tranvía no veía con malos ojos este cambio de tendencia, que comenzó a constatar en 1965, y que según su criterio era impulsado por un cambio de costumbres, al disponer los ciudadanos de viviendas más confortables, con nuevos medios de ocio como la televisión, así como la proliferación de vehículos particulares utilizados en excursiones domingueras.¹³⁵¹ Curiosamente, en un principio, la empresa veía con buenos ojos la nueva situación, ya que así no resultaba preciso reforzar el servicio en los días festivos, en los que se veían obligados a abonar numerosas horas extraordinarias y, además, contribuía a mejorar las relaciones laborales al poder disfrutar los conductores y cobradores los descansos semanales correspondientes.¹³⁵²

Sin embargo, la proliferación de vehículos particulares pronto incidiría sobre los resultados de explotación de la Compañía del Tranvía por dos factores diferentes: por una parte, por la merma de potenciales pasajeros que podía suponer la utilización del automóvil y, por otra, por la creciente congestión viaria.

El primero de los factores no parecía preocupar demasiado a la empresa donostiarra que veía como año tras año se incrementaba la demanda de sus servicios, aunque también es cierto que, a partir de 1971, se aprecian los primeros síntomas de estancamiento. Por lo que respecta a la congestión, los primeros síntomas se manifiestan en 1963 y sus efectos se agravaron a lo largo del tiempo, sobre todo a partir de la implantación de la regulación semafórica en la Nacional 1, lo que redujo notablemente la velocidad comercial. Evidentemente, si disminuía este factor, también decrecía la productividad del personal y del material móvil, al ser necesarios más vehículos en circulación para poder mantener la frecuencia de paso. Aunque la inauguración, en 1972, de la variante de circunvalación de San Sebastián contribuyó a mejorar el tráfico en las calles de la ciudad, sus efectos fueron pasajeros ante el constante incremento del parque automovilístico en los años setenta.¹³⁵³

Respecto a la evolución económica del negocio, sí se mantuvo la rentabilidad, solo fue posible gracias al constante incremento de la demanda así como a la política de reducción de gastos con actuaciones tan importantes como la optimización del personal mediante la progresiva implantación de la figura del conductor-preceptor, lo que permitió pasar de 386 empleados en 1961 a 333 en 1973,¹³⁵⁴ o la propia eliminación del sistema de trolebuses a favor de los autobuses. Solo así se pudo frenar el constante desfase entre los aumentos del coste de la explotación, sobre todo en el capítulo de la mano de obra, y el más atenuado incremento de las tarifas.

Como en el periodo anterior, los incrementos de tarifas provocaban una inmediata retracción de la demanda, sobre todo si éstos coincidían con épocas de buen tiempo, en las que los ciudadanos optaban por caminar en lugar de emplear el transporte público. Así se pudo constatar en el primer aumento realizado en este periodo, en concreto, el 1 de julio de 1959, en paralelo al aumento de los salarios concedido a sus trabajadores, medida que la empresa consideraba «absolutamente necesaria, dada la enorme desproporción que existía entre el salario de nuestro personal y el salario medio de la industria de Guipúzcoa. Pero también era absolutamente cierto que la Compañía, pese a toda su buena voluntad, con sus propios medios, no podía hacer la más mínima concesión». Las nuevas tarifas suponían un incremento del 45% y, de inmediato, se pudo constatar una reducción del 15% en el número de viajeros en los siguientes seis meses.¹³⁵⁵

Los efectos del Plan Nacional de Estabilización Económica impulsado por el primer gobierno tecnocrático del franquismo, que incidía especialmente en la contención de la inflación y en la moderación salarial, frenó durante unos años la evolución alcista de

¹³⁵¹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1965, p. 1.

¹³⁵² AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1969, p. 1.

¹³⁵³ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1963, p. 1, 1968, p. 2 y 1972, p. 2.

¹³⁵⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1961, p. 1, y 1973, p. 1.

¹³⁵⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1959, p. 3.

los gastos y la paralela necesidad de incrementar las tarifas.¹³⁵⁶ Así, en los siguientes tres años el aumento del gasto de personal se limitó a las mayores tasas de la seguridad social, la realización de horas extras y la mayor antigüedad de los empleados y el consiguiente impacto de los quinquenios.

Sin embargo, en 1962 entró en vigor un nuevo Reglamento de Régimen Interior que consolidaba las dos pagas extraordinarias anuales, por importe de una mensualidad completa cada una de ellas, y vacaciones pagadas durante tres semanas, lo que junto a otras medidas de menor entidad, suponía un aumento del gasto de 3,5 millones de pesetas al año. Para compensar la repercusión de estas mejoras, la Compañía fue autorizada a redondear el precio del billete en los servicios a Rentería y Herrera. Con esta medida, que entró en vigor el 1 de noviembre del mismo año, los billetes de 1,80, 2,70 y 3,30 pesetas, pasaron a costar, 2, 3 y 3,50 pesetas, respectivamente.¹³⁵⁷

En 1963 y 1964 las reglamentaciones del régimen interior implicaron el aumento del 43% en el gasto de personal, por lo que, el 25 de julio de 1964 el ministerio autorizó la mejora de las tarifas en un 30%, que se tradujo en el incremento de 50 céntimos en el precio de los billetes. Sin embargo, el equilibrio obtenido pronto se rompió, ya que, a partir del 1 de octubre de 1965, una nueva reglamentación trajo consigo otro aumento del gasto de personal estimado por la empresa en 3.350.000 pesetas.¹³⁵⁸

Pese a que las nuevas reglamentaciones implicaron la mejora de los salarios, su incremento resultaba por lo general inferior al de la inflación, lo que provocó constantes problemas de falta de personal que optaba por trabajar en empleos más remuneradores. Como se ha visto anteriormente, la empresa intentó paliar esta constante sangría con medidas como la introducción en el servicio de señoritas en la función de cobradoras o, directamente, la supresión de esta categoría. Además, también intentó fidelizar la plantilla mediante la puesta a su disposición de viviendas, en concreto, un bloque construido en la nueva urbanización de La Paz.

La construcción de las treinta y dos viviendas, encomendada a la empresa Construcciones Auzo-Egintza, se inició en 1968 y el 6 de octubre de 1970 se entregaron las llaves a sus nuevos ocupantes, en régimen de arrendamiento amortizativo.¹³⁵⁹

Sin embargo, pese a las mejoras señaladas, la situación de los trabajadores seguía siendo muy precaria, por lo que en ocasiones recurrieron nuevamente a la negativa a realizar horas extraordinarias para presionar a la empresa en favor de sus reivindicaciones. Este fue el caso del verano de 1967, año en que la empresa se resistió a implantar las mejoras marcadas por el nuevo convenio colectivo hasta obtener la necesaria compensación tarifaria. Así, el personal «se esforzó por hacer deficiente nuestro servicio, adoptando esa postura como protesta por el retraso en la aplicación del Convenio Colectivo firmado en mayo y condicionado a la aprobación de las nuevas tarifas, retraso en forma alguna imputable a la Compañía». Sin embargo, estas nuevas tarifas no se aprobaron hasta el 24 de septiembre, día en el que los billetes de 1,50 y 2 pesetas pasaron a costar, respectivamente, 2 y 2,50 pesetas.¹³⁶⁰

Este fue el último aumento de tarifas autorizado a la Compañía del Tranvía hasta el año 1971. Entre tanto, la progresiva renovación de los convenios colectivos incrementaron los salarios en 10.475.000 pesetas, mientras que las cuotas de la Seguridad Social y gastos de personal diversos suponían cerca de cinco millones más, a los que se debían sumar 1.600.000 por el incremento del coste de la energía.¹³⁶¹ Un año más tarde, los nuevos convenios y bases de cotización suponen una carga

¹³⁵⁶ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 174, 22 de junio de 1959, pp. 10005-10007.

¹³⁵⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1962, pp. 2 y 4.

¹³⁵⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1964, p. 1 y 1965, p. 1.

¹³⁵⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1968, p. 3 y Libro de Actas del Consejo de Administración Nº 27, p. 5.

¹³⁶⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1967, pp. 1-2.

¹³⁶¹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1971, p. 3.

añadida de diecinueve millones de pesetas que únicamente se ven compensados con una elevación del precio de los billetes de dos pesetas a 2,50, cuando la petición de la empresa había sido de tres pesetas, lo que supuso dejar de percibir 4.500.000 pesetas. Este aumento se realizó en tres fases, la primera el 11 de mayo y afectó a las líneas de Gros, Amara, Venta Berri, Igueldo y Rentería, el 1 de junio a la de Norte-Eguía y los servicios cortos de Alza y, finalmente, el 24 de septiembre, a Ciudad Sanitaria, La Paz y los largos a Alza.¹³⁶²

Pese a las mejoras concedidas, la propia Compañía pronto pudo constatar su insuficiencia. Así, en la Memoria de 1973 reconocía que «la constante elevación del costo de la vida, que ha desfasado nuestros jornales fijados a primeros del año 1972 en el Convenio Colectivo Sindical vigente hasta el 31 de diciembre de 1973, ha motivado que nuestro personal, en especial los conductores y los oficiales de talleres, busquen otros trabajos más cómodos y mejor remunerados».¹³⁶³

Aunque los salarios que regían en la Compañía del Tranvía de San Sebastián eran manifiestamente bajos en comparación con otras actividades industriales y comerciales de la ciudad, el personal seguía constituyendo el principal capítulo del gasto de la empresa, con 87.112.132,93 pesetas en 1973 lo que suponía un 79,5% del total, excluido los impuestos y gastos financieros, mientras que en 1959 el porcentaje había sido del 70,5%.

Tabla 48.- Resultados de explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1959-1973)

Año	Ingreso viajeros	Viajeros	Ingresos totales	Gastos	Coeficiente	Dividendo
1959	35.263.143	27.640.694	36.235.634	34.020.379	93,8	7%
1960	41.264.562	27.172.540	41.913.420	38.745.769	92,4	7%
1961	45.947.664	30.029.900	46.724.611	41.868.146	89,6	7,5%
1962	51.501.878	33.674.150	52.587.627	47.407.157	90,1	7,5%
1963	57.005.581	36.062.754	58.101.085	51.808.694	89,1	8%
1964	65.710.231	36.481.953	67.231.137	61.206.230	91,0	8%
1965	75.625.181	35.958.888	76.972.259	69.133.826	89,8	8,5%
1966	79.647.329	37.336.589	81.171.105	75.873.849	93,4	8,5%
1967	84.579.547	37.316.648	87.588.221	83.779.175	95,6	8,5%
1968	95.807.371	37.477.606	98.832.670	94.856.711	95,9	8,5%
1969	99.409.612	38.493.430	102.088.041	97.328.041	95,3	8,5%
1970	104.834.907	40.182.976	107.790.032	102.230.032	94,8	8,5%
1971	107.607.295	41.027.891	110.316.427	107.826.427	97,7	8,5%
1972	122.445.193	40.941.860	124.728.923	122.905.740	98,5	8,5%
1973	132.732.864	40.973.853	135.325.524	132.249.524	97,7	8,5%

Fuente.- AMVF, Fondo CTSS, *Memorias privadas de los ejercicios 1959-1973*.

¹³⁶² AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1972*, p. 1.

¹³⁶³ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1973*, p. 1.

Debido al constante desfase entre el incremento de gastos y el aumento de las tarifas, el coeficiente de explotación se deterioró progresivamente en estos años. Sin embargo, debido a la baja capitalización de la empresa, fue posible mantener todos los años un saneado dividendo que, a partir de 1965 se fijó en el 8,5% anual. Además, el 1 de agosto de 1966 se pudo concluir la amortización de las últimas obligaciones de la emisión de 1949 en circulación y ese mismo año, las nuevas normas de regularización de los balances permitieron incorporar al capital social los fondos de reserva. De este modo, a partir de dicho ejercicio, todas las acciones pasaron a tener un valor de 1.000 pesetas y el capital social de la Compañía quedó establecido en veinte millones de pesetas, de ellos, cuatro en cartera. Por consiguiente, los accionistas de la Compañía del Tranvía vieron duplicado el valor de su inversión.¹³⁶⁴

Por lo que respecta al órgano rector de la Compañía del Tranvía, cabe destacar el progresivo incremento del protagonismo del Banco Guipuzcoano, que en 1973 era titular de 2.061 acciones, mientras que la propiedad de los restantes 13.939 títulos en circulación se distribuía entre trescientos accionistas. Así, tras el fallecimiento del presidente del Consejo de Administración, José Egaña Minando, el 13 de marzo de 1962, su cargo pasó a ser ocupado por el representante de la entidad financiera, Federico Zappino Barcaíztegui. De hecho, incluso sus sesiones dejaron de celebrarse en el domicilio social situado en las oficinas de Ategorrieta para hacerlo, a partir del 5 de marzo de 1963, en la sede del banco situada en la Avenida de España.¹³⁶⁵

Federico Zappino se mantuvo en la presidencia de la Compañía del Tranvía hasta el año 1969, momento en que presentó la dimisión como consecuencia de la nueva Ley de incompatibilidades con altos cargos de la banca privada. En el puesto le sucedió José María Muguruza Irisarri, mientras que el Banco Guipuzcoano propuso como vocal a su director general, Antonio Urquidi y Astondoa.¹³⁶⁶

Los restantes cambios en el Consejo de Administración fueron motivados por la muerte natural de sus miembros. Así, en 1964 falleció el vicepresidente, Ladislao Echaide Lizasoain, sustituido en el cargo por José Manuel Oa Oa quien, a su vez dejó este mundo el 11 de agosto de 1970, por lo que la vicepresidencia pasó a manos de Antonio Urquidi Astondoa. Un año más tarde moría el vocal Antonio Iturriagagoitia del Solar. Además, en 1969 dimitió, por motivos de salud, José Antonio Berdejo.

Para sustituir a las bajas del Consejo, se nombraron como nuevos vocales a José María Muguruza Irisarri en 1962, al antiguo alcalde de San Sebastián Félix Azpilicueta Viguera en 1964, a José María Maquibar Arrillaga en 1969, a José María Egaña Loidi en 1970 y al propio director de la explotación, Joaquín Peñalosa Méndez, en 1971.¹³⁶⁷ Con el fin de no descuidar la labor de éste último, el 1 de octubre de 1973 se contrató como adjunto a la dirección al economista Enrique Isusi Gutiérrez.¹³⁶⁸

¹³⁶⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1966, p. 4.

¹³⁶⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 26, p. 30B.

¹³⁶⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1969, p. 4.

¹³⁶⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1962, p. 1, 1964, p. 1, 1969, p. 4, 1970, p. 4 y 1971, p. 4.

¹³⁶⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, pp. 36, 39 y 40.

Tabla 49.- Miembros del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1959-1973)

Nombre	Cargo	Años
José de Egaña Minondo	Presidente	1959-1962
Federico Zappino Barcaiztegui	Presidente	1962-1969
José María Muguruza Irisarri	Presidente	1969-1973
Ladislao Echaide Lizasoain	Vicepresidente	1959-1964
José Manuel Oa Oa	Vicepresidente	1964-1970
Antonio Urquidi Astondoa	Vicepresidente	1970-1973
José Manuel Oa Oa	Vocal	1959-1964
Antonio Iturriagagoitia del Solar	Vocal	1959-1971
Federico Zappino Barcaiztegui	Vocal	1959-1962
José Maestre Berdejo	Vocal	1959-1969
José María Muguruza Irisarri	Vocal	1962-1969
Félix Azpilicueta Viguera	Vocal	1964-1973
Antonio Urquidi Astondoa	Vocal	1969-1970
José María Maquibar Arrillaga	Vocal	1969-1973
José María Egaña Loidi	Vocal	1970-1973
Joaquín Peñalosa Méndez	Vocal	1971-1973
Joaquín Peñalosa Méndez	Director-Gerente	1959-1973
José Ramón Machimbarrena Calvar	Secretario	1959-1973

Fuente: *Memorias privadas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1940-1948*

9.3.- EL MATERIAL MÓVIL Y LAS INSTALACIONES

Como se ha visto a lo largo de este capítulo, la mayor parte de las inversiones en la renovación del material móvil de la Compañía del Tranvía en este periodo se centraron en la compra de nuevos autobuses diesel.

En el capítulo de los trolebuses, las actuaciones más destacadas fueron, además de la compra de los 25 trolebuses de ocasión procedentes de Londres, la construcción de nuevas carrocerías para su parque original. Esta operación se inició en junio de 1959, antes por tanto de tener noticias sobre la posible adquisición de los vehículos de segunda mano, momento en el que la Compañía se planteó la modernización de sus pequeños Hispano Suiza. Así, se encomendó a la empresa Irizar de Ormaiztegui la reconstrucción del coche número 9, al que, además, se alargaría el chasis y se le

desplazaría la puerta de salida hasta el lado del conductor, con objeto de dar más capacidad al vehículo y prepararlo para una hipotética operación con agente único.¹³⁶⁹

En enero de 1960, Irizar entregó el trolebús nº 9 totalmente reconstruido y, ante el satisfactorio resultado de la operación, la compañía decidió realizar la misma intervención sobre el coche Nº 10. Sin embargo, la compra de los trolebuses de ocasión de Londres frustró este proyecto y, finalmente, la empresa desistió en su propósito de modernizar sus Hispano-Suiza ante las graves deficiencias y limitaciones de sus equipos de tracción.¹³⁷⁰

A partir del otoño de 1960, todos los esfuerzos de la Compañía del Tranvía se centraron en la adquisición de los trolebuses de dos pisos de Londres y en la modernización de los coches BUT de un piso, para los que se encomendó a la firma Irizar la construcción de nuevas carrocerías, similares a la del Hispano-Suiza número 9 pero sin que se atrevieran a realizar la prolongación del chasis, el cambio del puesto de conducción de derecha a izquierda y el desplazamiento de la puerta de salida hasta el lado del conductor, lo que habría permitido incrementar la capacidad al vehículo, para hacerla similar a la de los nuevos autobuses, y prepararlo para una hipotética explotación con agente único.

El 26 de octubre de 1960 la Compañía del Tranvía contrató con Irizar la construcción de las primeras doce nuevas carrocerías, programa que quedó concluido en junio de 1962. Dado el buen resultado de la reconstrucción, en septiembre del mismo año el Consejo de Administración decidió realizar la misma operación sobre otros ocho coches, mientras que la reforma del resto de la flota se completó en enero de 1965.¹³⁷¹

Como se ha señalado anteriormente, la progresiva puesta en servicio de los trolebuses de dos pisos adquiridos en Londres, a medida que se adaptaban a la circulación según las normas continentales, lo que exigía modificar la plataforma de acceso situada a la izquierda por puertas de entrada y salida a la derecha de la carrocería, supuso la baja de los primitivos trolebuses Hispano-Suiza. Así, en 1961 se dieron de baja los coches Nº 2, 10, 14 y 50, un año más tarde los matriculados como 1, 3, 6, 12, 15, 18 y 24 y, el 20 de junio de 1963 los restantes, salvo el número 9, que todavía se mantuvo activo hasta 1966.¹³⁷²

La supresión de los servicios de trolebuses de Venta Berri e Igueldo supuso la retirada del servicio de doce de los trolebuses de dos pisos procedentes de Londres, vehículos que pese a su mayor capacidad, estaban más deteriorados que los coches de un piso reconstruidos. Así, en mayo de 1969 se dieron de baja los coches números 71 a 79, así como los matriculados como 83, 85 y 92. Los restantes trolebuses londinenses se mantuvieron en servicio en la línea de Amara-Anoeta y como refuerzo en la de Rentería hasta diciembre de 1973, para ser posteriormente vendidos como chatarra a Manuel F. de Castro Gómez.¹³⁷³

Por lo que respecta a los trolebuses BUT de un piso, tras ser recarrozados, prestaron servicio preferentemente en las líneas de Gros y, sobre todo, en la de Rentería, hasta la suspensión de este sistema en diciembre de 1973.

¹³⁶⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, p. 176.

¹³⁷⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, pp. 186B y 190B.

¹³⁷¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 25, p. 194 y 26, pp. 11, 13B y 40B.

¹³⁷² AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1961, p. 3, 1962, p. 5, 1963, p. 1 y 1966, p. 2.

¹³⁷³ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1969, p. 2.



Imagen nº 64: Los trolebuses adquiridos de ocasión en Londres acapararon buena parte de los servicios de la Compañía del Tranvía. Fotografía de Jean-Henry Manara.

En cuanto a los autobuses, el parque inicial de ocho coches Leyland adquiridos en 1948 y progresivamente recarrozados por Irizar entre 1957 y 1963, pronto se vio incrementado con nuevas unidades, ya que las disponibles apenas podían atender la línea de Norte-Eguía, los refuerzos necesarios en los servicios de trolebuses y las bajas temporales producidas durante el programa de reconstrucción. Así, en 1960, se adquirieron las seis primeras unidades de un nuevo modelo, el Pegaso 5020, carrozado por Seida en Bilbao.

Los responsables de la Compañía del Tranvía afirmaban que este nuevo modelo era «el primer vehículo que se construye en España concebido especialmente para servicio urbano, con chasis bajo, motor horizontal bajo el suelo, de 165 caballos de potencia, caja de cambios semiautomática Wilson, embrague hidráulico y servodirección».¹³⁷⁴ Como señalaba la empresa, en efecto, se trataba de un vehículo especialmente diseñado para el transporte urbano y era fruto del acuerdo de ENASA con la británica Leyland, en concreto, la versión española de su modelo *Wolrdmaster*. Con una longitud de once metros, ofrecían una capacidad superior a la mayoría de los trolebuses entonces en circulación en España, con 27 asientos y 63 plazas de pie. De este modo, el Pegaso 5020 adquirió una notable difusión y estuvo presente en ciudades como Barcelona, Valencia o Santander.¹³⁷⁵

¹³⁷⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1960, p. 2.

¹³⁷⁵ César Ariño Plancharúa, *De Hispano a Pegaso, 100 años de transporte público en España*, pp. 79-87.



Imagen nº 65: En 1961 la Compañía del Tranvía de San Sebastián inició su apuesta por el autobús, con la adquisición de los primeros coches Pegaso del modelo 5020 carrozados por Seida. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián.

Los nuevos autobuses, matriculados en la serie 59 a 64 entraron en servicio en mayo de 1961 y, dado su buen rendimiento, la Compañía del Tranvía incorporó seis unidades más a su parque, matriculadas consecutivamente del 65 al 70, en 1963.¹³⁷⁶ Dos años más tarde, todavía se adquirieron seis coches más del modelo Pegaso 5020 pero, en esta ocasión, carrozados en Ormaíztegui por Irizar, con un diseño muy similar al aplicado a los trolebuses BUT de un piso, pero con disposición para su operación con agente único, que fueron matriculados en la serie 1 al 6.

En 1966, en previsión de las necesidades que implicaría las nuevas líneas previstas para Alza y La Paz, así como para poder retirar los veteranos Leyland de 1948, la Compañía del Tranvía adquirió a ENASA otros doce autobuses, pero en este caso del nuevo modelo Pegaso 6035.¹³⁷⁷ El prototipo de este vehículo, diseñado sin chasis convencional gracias a su estructura monocasco desarrollada en colaboración con la firma italiana Viverti-Montral, se había presentado en Barcelona en 1964 y pronto alcanzó gran difusión, ya que fue adquirido por ciudades como Madrid, Valencia, Palma de Mallorca, Burgos, Sevilla, Santander o la propia ciudad condal, que llegó a contar con más de 900 coches de este tipo.¹³⁷⁸

Los primeros doce Pegaso 6035 de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, carrozados en Zaragoza por la firma Ciscar¹³⁷⁹ y matriculados del 7 al 18, entraron en servicio en el verano de 1967, lo que permitió la retirada de los viejos Leyland, vendidos de ocasión a un empresario navarro.¹³⁸⁰

¹³⁷⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1961, p. 3 y 1963, p. 3.

¹³⁷⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1966, p. 2.

¹³⁷⁸ César Ariño Plancharúa, *De Hispano a Pegaso, 100 años de transporte público en España*, pp. 171-176.

¹³⁷⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 26, p. 65.

¹³⁸⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1966, p. 2.



Imagen nº 66: A partir de 1967, la Compañía del Tranvía introdujo en las calles de San Sebastián un nuevo modelo de autobús, el Pegaso 6035. Con 80 unidades adquiridas en años sucesivos, este vehículo se convertiría en el modelo más representativo de los transportes urbanos de la capital guipuzcoana. Fotografía de Jean-Henry Manara.

La suspensión del servicio de trolebuses en las líneas de Venta Berri e Igueldo exigió el inmediato refuerzo del parque, por lo que la Compañía efectuó la mayor compra de autobuses realizada hasta entonces, por el momento, no superada. Se trataba de veinticuatro nuevos coches Pegaso 6035, carrozados en esta ocasión por la empresa catalana Hugas.¹³⁸¹ Matriculados en la nueva serie 101 a 124, las primeras doce unidades entraron en servicio en abril y las restantes en junio de 1969.¹³⁸²

Con el fin de sustituir las líneas de trolebuses de Amara-Anoeta y Gros, en diciembre de 1970 la Compañía del Tranvía incorporó doce nuevos autobuses Pegaso 6035 a su parque, matriculados a continuación de los anteriores, del 125 al 136. Dos años más tarde, se realizaría el último pedido de coches en este periodo, en concreto, otras doce unidades, matriculadas del 137 al 148, precisas para reemplazar los trolebuses de la última línea en servicio, la de Rentería.¹³⁸³ De este modo, al finalizar el año 1973 la empresa contaba con un parque de 78 vehículos en servicio, todos ellos autobuses diesel de la marca Pegaso.

Otras de las innovaciones destacadas en este periodo fue la introducción de las máquinas expendedoras de billetes de la marca británica Setright, necesarias para operar con agente único,¹³⁸⁴ o de las primeras experiencias en comunicaciones inalámbricas, mediante la instalación de emisoras de radio en las dos autotorres que,

¹³⁸¹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1969, p. 2.

¹³⁸² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 26, pp. 85B y 88.

¹³⁸³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 27, pp. 6B-9, 29, 33 y 42.

¹³⁸⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1969, p. 3.

en comunicación directa con las cocheras de Ategorrieta, podían actuar de forma más rápida y coordinada en caso de que se registrase alguna incidencia en la línea aérea.¹³⁸⁵

Tabla 50.- Material móvil de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en servicio el 31 de diciembre de 1973

Número	Modelo	Carrocería	Año
59-64	Pegaso 5020	Seida	1961
65-70	Pegaso 5020	Seida	1963
1-6	Pegaso 5020	Irizar	1965
7-18	Pegaso 6035	Ciscar	1967
101-124	Pegaso 6035	Hugas	1969
125-136	Pegaso 6035	Maiso	1971
137-148	Pegaso 6035	Maiso	1973

Fuente.- Elaboración autor

Por lo que respecta a las instalaciones fijas, las cocheras de Ategorrieta se mantuvieron como sede del mantenimiento de todo el material móvil pese a que, desde 1965 existía la amenaza de expropiación por parte del Ministerio de la Vivienda, al considerar este organismo necesarios los terrenos que ocupaban para la construcción de los accesos a la nueva urbanización del barrio de Intxaurreondo. En cuanto a las infraestructuras de los trolebuses, en 1965, cuando todavía no se planteaba su sustitución por autobuses, se realizó una importante inversión al ampliar, la filial Electra de Berchín, la capacidad de las subestaciones de Ategorrieta y del Buen Pastor con dos nuevos rectificadores de silicio, suministrados por la empresa alemana A.E.G.¹³⁸⁶

¹³⁸⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 26, p. 48.

¹³⁸⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1969, pp. 3 y 4.

10.- DE LA EMPRESA PRIVADA A LA PÚBLICA (1974-1981)

La supresión de los últimos trolebuses coincidió en el tiempo con el inicio del inexorable final de la Compañía del Tranvía de San Sebastián como empresa privada. No por ello existe una relación directa entre este cambio tecnológico, sino que, por el contrario, la progresiva supresión del trolebús permitió mantener la rentabilidad de la sociedad durante algunos años más, gracias al ahorro de costes que supuso la implantación del agente único, la eliminación de las líneas aéreas y su mantenimiento, o la mejora de la productividad del personal y de los equipos como consecuencia de la mayor capacidad de transporte de los nuevos autobuses.

Además del progresivo desfase entre el aumento de los salarios y las tarifas que, al igual que la mayor parte de las empresas concesionarias de transporte público españolas, arrastraba desde los años cincuenta, la causa última de la pérdida de rentabilidad del negocio se encuentra en la rápida caída de la demanda que, en el plazo de ocho años, entre 1973 y 1981, se retrajo en un 40%. En consecuencia, todas las medidas para contener el gasto, sobre todo la reducción de la plantilla, que en el mismo periodo experimentó una merma del 18%, o la limitación de las inversiones a su mínima expresión, no fueron suficientes para evitar el desenlace final y, en ejercicio de 1978, por primera vez desde la fundación de la Compañía del Tranvía, los gastos de explotación fueron superiores a los ingresos.

La constante sangría de viajeros hizo que todos los intentos de la Compañía por enderezar su rumbo económico fueran baldíos. A la falta del necesario apoyo de la administración, que reiteradamente se negó a autorizar los aumentos de tarifas solicitados por la empresa, se unió además en estos años de transición política un nuevo factor desestabilizador del negocio: la agitación política y su directa repercusión por las constantes interrupciones del servicio, con la pérdida indirecta de viajeros e ingresos, así como por la pérdida directa provocada por los sucesivos ataques a los autobuses de la empresa que, en muchos casos terminaron destruidos en las algaradas callejeras.

Ante esta situación, pocas eran las alternativas que se presentaban a la Compañía. El incremento de las tarifas hasta obtener con ellas el equilibrio financiero no era ya una opción válida, ya que habría contribuido a una mayor contracción de la demanda. Por tanto, su única opción para la supervivencia como empresa privada era la obtención de las subvenciones necesarias para compensar su déficit y lograr algún beneficio industrial. En caso contrario, era evidente que la Compañía del Tranvía no podría sostener el servicio de transporte público de San Sebastián por mucho tiempo, lo que exigiría la intervención municipal para sostener un servicio que seguía siendo esencial para la ciudadanía.

10.1.- LA EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA

En abierto contraste con lo sucedido entre 1959 y 1973, periodo en el que la demanda de los servicios de la Compañía del Tranvía de San Sebastián experimentó un crecimiento del 48%, en tan solo ocho años ésta se redujo en un alarmante 40% de modo que, en 1981, se situó en niveles que no se habían registrado desde 1955.

El comportamiento de la demanda en estos años fue desigual, ya que la disminución fue mucho más intensa en las líneas de Rentería, antaño estrella de la explotación de la Compañía del Tranvía y que en este periodo vio como sus clientes pasaban de los más de catorce millones en 1973 a los cinco millones y medio de 1981, es decir, una

contracción del 62,5%. En contraste, la recesión en los servicios urbanos no fue tan marcada, al reducirse de los veintiséis millones de 1973 a los diecinueve de 1981, con una baja del 27,3%.

Tabla 51.- Evolución del tráfico de viajero en las líneas urbanas e interurbanas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1973-1981)

Año	Viajeros en líneas urbanas	Viajeros en líneas de Rentería y Beraun	Total
1973	26.191.361	14.782.492	40.973.853
1974	21.743.899	13.177.993	34.921.892
1975	21.437.782	12.779.318	34.217.100
1976	19.351.161	11.079.677	30.430.838
1977	16.820.609	8.876.196	25.696.805
1978	16.295.679	7.964.355	24.260.034
1979	16.982.825	6.618.213	23.601.038
1980	18.019.972	5.472.071	23.492.043
1981	19.058.123	5.551.411	24.609.534

Fuente: AMVF, Fondo CTSS, *Memorias privadas* (1973-1979) ACTSS, *Memorias privadas* (1980-1981)

Para entender las causas del comportamiento especialmente negativo de la línea de Rentería, es preciso tener presentes los siguientes factores:

- La fuerte crisis industrial que asoló a Guipúzcoa en estos años y que tuvo especial incidencia en Pasajes y Rentería, con el cierre de industrias de gran arraigo como Niessen, Olibet, Luzuriaga, etc., crisis que tuvo su directa repercusión en la población que, tras años de fuerte incremento demográfico, experimentó, entre 1975 y 1981, una contracción del 8,1 y del 1,2% respectivamente. Sin lugar a dudas, tanto la disminución de la población como la pérdida de empleos tuvieron una directa repercusión sobre la movilidad en la zona.
- La proliferación de vehículos privados, muchos de ellos ocupados por antiguos clientes de la Compañía del Tranvía.
- La propia congestión viaria de la carretera Nacional 1, que deterioraba la calidad del servicio e impulsaba a los clientes a buscar otras alternativas de transporte.
- El incremento de la competencia en este corredor, como consecuencia de la intensificación de los servicios de transporte de viajeros por carretera de la empresa Interbus, heredera de la antigua SEFT y la modernización integral del ferrocarril de vía estrecha de San Sebastián a la frontera francesa, reinaugurado en mayo de 1978.
- La implantación en la zona de nuevos centros formativos, como el Instituto Viteri, reconstruido y ampliado en 1974, lo que redujo la demanda de viajeros a San Sebastián por motivo de estudios.

- La especial incidencia de la conflictividad política sobre esta línea que, en 1978 vio interrumpida total o parcialmente la circulación en 84 días, mientras que las líneas urbanas solamente se vieron afectadas en 66 jornadas.¹³⁸⁷
- La dispersión de la población, con nuevas urbanizaciones no servidas por la línea general aunque, para contrarrestar este efecto, la Compañía del Tranvía inauguró, el 21 de enero de 1980, una nueva línea de San Sebastián al barrio de Beraun (Rentería) por Pasajes.¹³⁸⁸



Imagen nº 67: En 1978, la presión popular obligó a prolongar los servicios de Rentería hasta el barrio de Gabierrota. Fotografía cedida por Francesc Xandri González.

Por otra parte, la presión popular obligó a prolongar la línea de Rentería hasta el barrio de Gabierrota, trayecto en el que en los años cincuenta la Compañía del Tranvía levantó los postes, sin llegar nunca a montar la línea aérea ante la escasa demanda prevista en la zona. Sin embargo, el 2 de marzo de 1978, un grupo de vecinos secuestró un autobús de la línea de Rentería y lo llevaron en manifestación hasta dicha barriada.¹³⁸⁹ Posteriormente, se vivieron episodios similares, el 6 de marzo, con el secuestro de dos coches, y el 2 de abril, en este caso con el secuestro de cuatro autobuses. En consecuencia, el 10 de abril de 1978 la Compañía del Tranvía se vio en

¹³⁸⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Expediente de demanda al Ayuntamiento de San Sebastián en solicitud de mantenimiento del equilibrio económico-financiero*.

¹³⁸⁸ Archivo de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (en adelante, ACTSS), *Memoria privada*, 1980, p. 4.

¹³⁸⁹ AMR, Sección D, Negociado 6, Libro 3, Expediente 12, *Expediente referente a la modificación del recorrido de los trolebuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián dentro de la villa de Rentería y su prolongación a la gasolinera de Gabierrota*.

la obligación de prolongar el servicio hasta Gabierrota cada treinta minutos, «con muy poco movimiento de viajeros».¹³⁹⁰

Además, a diferencia de lo que sucedió en los años cincuenta y sesenta, la Compañía del Tranvía centró su atención en el desarrollo de las líneas urbanas ya que el Ayuntamiento de San Sebastián constituía la única esperanza de futuro para la empresa. En la ciudad, la pérdida de viajeros se pudo frenar, en buena medida, gracias a la creación en estos ocho años de siete nuevas líneas, prácticamente una línea por año, un ritmo hasta entonces desconocido en San Sebastián. Se trata en concreto de los siguientes itinerarios:

- Línea Nº 16 al barrio de Igueldo, asumida por la Compañía del Tranvía el 16 de mayo de 1974 tras la renuncia a la explotación de su antiguo concesionario.¹³⁹¹ El 21 de enero de 1980 esta línea absorbió a la antigua Nº 6 con destino a la plaza del funicular de Igueldo.¹³⁹²
- Línea Nº 17, Gros-Amara, con un recorrido transversal que enlazaba directamente dos de los barrios más populosos de la ciudad, y que fue inaugurada el 30 de septiembre de 1974.¹³⁹³
- Línea Nº 18, Seminario, que inició su andadura el 3 de octubre de 1977.¹³⁹⁴
- Línea de Intxaurre (sin número), implantada con el propósito de atender una de las principales zonas de expansión urbana de la ciudad y que fue inaugurada el 6 de noviembre de 1978.¹³⁹⁵ El 20 de diciembre de 1980 se fusionó con la antigua línea de Gros para pasar a ser la número 8, Gros-Intxaurre.¹³⁹⁶
- Línea Nº 19, Bidebieta-2, establecida en colaboración con los promotores de las nuevas urbanizaciones de la zona, José María Mendiola y Javier Ganuza, que garantizaron a la Compañía del Tranvía el abono de la diferencia entre el coste de explotación y la recaudación obtenida. Este servicio se inauguró el 22 de junio de 1979. A partir del 20 de febrero de 1980 esta línea pasó a denominarse Aiete.¹³⁹⁷
- Línea Nº 21, Amara-Mutualidades, implantada como refuerzo de la línea de Amara-Anoeta para cubrir el aumento de demanda previsible con la implantación de la estación de autobuses provisional de la plaza de Pío XII, así como para atender a los residentes en la zona Oeste de la variante. Entró en servicio el 21 de enero de 1980.¹³⁹⁸
- Línea Nº 22, Antiguo-Amara, que enlazaba directamente estos importantes barrios a través de la variante de circunvalación. Fue inaugurada el 13 de junio de 1981.¹³⁹⁹

¹³⁹⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Expediente de demanda al Ayuntamiento de San Sebastián en solicitud de mantenimiento del equilibrio económico-financiero* y AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1978, pp. 2-3.

¹³⁹¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, pp. 45-46.

¹³⁹² ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 35B.

¹³⁹³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, p. 53.

¹³⁹⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, p. 96.

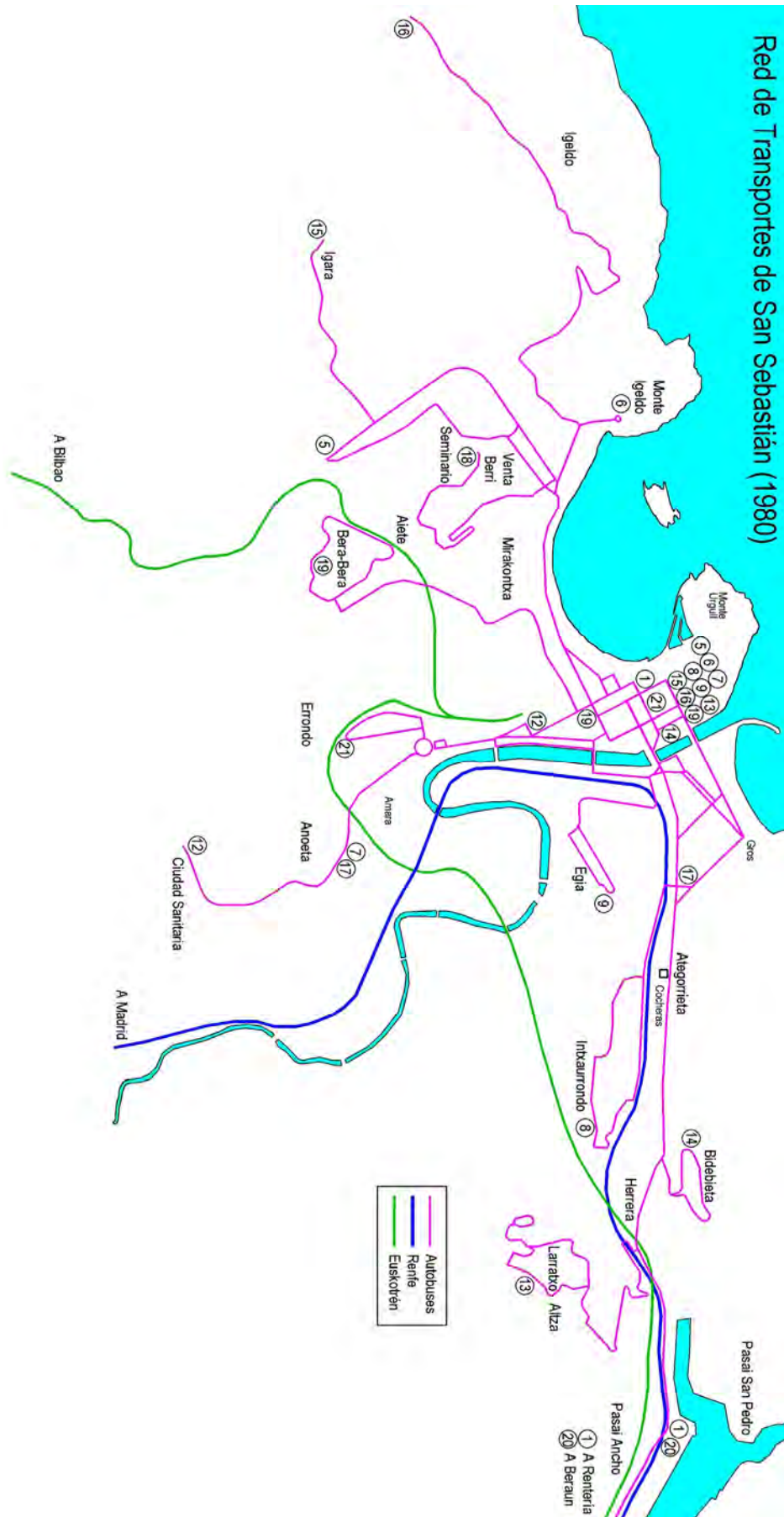
¹³⁹⁵ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 11.

¹³⁹⁶ ACTSS, *Memoria privada*, 1980, p. 4.

¹³⁹⁷ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, pp. 6, 22B y 24.

¹³⁹⁸ ACTSS, *Memoria privada*, 1980, p. 4.

¹³⁹⁹ ACTSS, *Memoria privada*, 1981, p. 4.



Plano nº 7: Red de transporte público de San Sebastián en el año 1980. Dibujo de Pedro Pintado Quintana.



Imagen nº 68: La línea de Gros-Amara supuso la implantación del primer servicio trasversal, sin pasar por el corazón de la ciudad, de la Compañía del Tranvía. Archivo de *El Diario Vasco*.

Asimismo, se amplió el recorrido de algunas de las líneas existentes, como es el caso de la Nº 12, Ciudad Sanitaria, que extendió el servicio hasta la Policlínica el 7 de febrero de 1977, la de Alza, que se prolongó hasta el barrio de Larratxo, a partir del 23 de octubre de 1978 y la de Venta Berri, ampliada hasta la nueva urbanización de Lorea el 29 de septiembre de 1980.¹⁴⁰⁰

Tabla 52.- Líneas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en 1981		
Nº	Nombre	Viajeros
1	Rentería	4.064.000
5	Venta Berri	2.704.000
7	Amara-Anoeta	3.621.000
8	Gros-Intxaurreondo	1.430.000
9	Norte-Eguía	941.000
12	Ciudad Sanitaria	968.000
13	Alza	3.875.000
14	La Paz	1.519.000
15	Igara	93.000

¹⁴⁰⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, p. 88 y Nº 28, pp. 11 y 45B.

16	Barrio de Igueldo	289.000
17	Gros-Amara	1.704.000
18	Seminario	629.000
19	Aiete	276.000
20	Beraun	1.487.000
21	Amara-Mutualidades	788.000
22	Antiguo-Amara	123.000

Fuente: ACTSS, Memoria privada de 1981, Anexo 4.

Es importante indicar que todo el esfuerzo de creación de nuevas líneas se realizó mediante la reorganización del servicio, con el fin de contener al máximo el crecimiento del gasto. De hecho, mientras que para cubrir las 10 líneas operativas en 1973 los autobuses de la Compañía cubrieron 4.138.149 kilómetros, en 1981 se atendieron los quince recorridos ofertados con una cifra prácticamente similar; 4.173.405 kilómetros.¹⁴⁰¹



Imagen nº 69: Inauguración de la nueva línea de Mutualidades, uno de los últimos hitos de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en su periodo de gestión privada. En la imagen aparecen el alcalde de San Sebastián, Jesús M^a Alkain, el concejal de tráfico, Carlos García Cañibano y el director gerente, Enrique Isusi, entre otros.
Archivo de *El Diario Vasco*.

Buena muestra del esfuerzo por racionalizar la explotación y adaptarla a las nuevas circunstancias fue el constante ajuste de la plantilla de trabajadores, así como el notable descenso de las horas extras realizadas, lo que fue posible gracias a la modificación de las frecuencias de paso y la redistribución de los servicios eliminados

¹⁴⁰¹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1973, p. 2 y ACTSS, *Memoria privada* 1981, p. 4.

en las líneas de nueva creación, así como a la reducción del tráfico en sábados y domingos. Por otra parte, el 6 de agosto de 1979 desaparecieron los últimos cobradores por lo que, desde dicha fecha, todos los servicios pasaron a ser atendidos por agente único cobrador-perceptor.¹⁴⁰²

Tabla 53.- Evolución de la plantilla de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1973-1981

Año	Plantilla total	Conductores	Horas extra	Kilómetros realizados
1973	333	124	181.480	4.138.149
1978	282	128	119.281	3.435.934
1979	282	137	104.761	3.546.516
1980	280	142	77.280	4.059.075
1981	276	149	61.186	4.173.405

Fuente: ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 58B.

Cabe señalar que, pese a la reducción de la plantilla en términos absolutos, dada la baja remuneración de los trabajadores, se produjeron continuas bajas y altas de personal. En este sentido es significativo destacar la incorporación al puesto de conductor, por primera vez en los más de noventa años de historia de la Compañía, de una mujer, en concreto Edurne Aguirretxe, quien ingresó en la empresa en marzo de 1981.¹⁴⁰³



Imagen nº 70: Con el ingreso de Edurne Aguirretxe en 1981, la plantilla de la Compañía del Tranvía experimentó un lento cambio en un mundo hasta entonces exclusivo del género masculino. Archivo de *El Diario Vasco*.

¹⁴⁰² ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 26.

¹⁴⁰³ *El Diario Vasco*, 17 de abril de 1981, p. 10.

Eduarne Aguirretxe fue pionera, no solo en San Sebastián, sino en todos los transportes públicos españoles, al ser una de las primeras mujeres conductoras de autobuses urbanos en España y la novedad suscitó numerosos comentarios en la ciudad, entrevistas en la prensa local y más de un recelo, con viajeros que optaban por dejar pasar el autobús para tomar el siguiente. Afortunadamente, en una sociedad en plena evolución, otros muchos aplaudieron este importante paso en el camino de la igualdad de géneros. Así, el 19 de septiembre de 1981 un lector remitía la siguiente carta al director de *El Diario Vasco*:

Conductora ejemplar

J.J.Z.A. nos envía el siguiente escrito:

No se si hago bien o mal en contar lo que vieron mis ojos el día 18 de septiembre del presente año. Eran las 11,00 horas de su mañana: me encontraba en Anoeta, esperando a que llegase el autobús de la línea Amara-Anoeta, para trasladarme a la Plaza de Guipúzcoa. Llegó el autobús y me saltó a la vista el número 43 que llevaba en el cristal. Seguidamente mi mirada se dirigió al conductor y cual sería mi sorpresa, al comprobar que se trataba de una Sra. o Srta. la que conducía el mismo. El único dato que puedo dar de ella, es que su cabello era rubio. Todo el trayecto me propuse observarle cuanto hacia. La verdad es que quedé maravillado de la forma de actuar con el público y de la forma de conducir el vehículo. Ni una arrancada brusca, ni un frenazo brusco, conducía el autobús con una soltura que muchos quisieran tener. Llegamos a la Plaza de Guipúzcoa y, al descender del mismo, pude comprobar que no solo era yo el que pensaba en todo esto. Se formó un corrillo de unas 4 ó 5 personas y de él pude sacar una conclusión; el comentario no era otro, que el de la admiración hacia esa conductora.

Que perdone si alguno de esta profesión se ofende, pero muchos debían tomar buena nota de la actuación de la misma.¹⁴⁰⁴

Pese a la indudable trascendencia de este primer paso, el camino a la incorporación de la mujer a un campo tradicionalmente reservado a los hombres fue lento y no exento de dificultades. De hecho, en la actualidad, de los 345 conductores-perceptores en plantilla en la Compañía del Tranvía de San Sebastián en el año 2009, únicamente 22 son mujeres, lo que representa un porcentaje de tan solo 6,37% del total, mientras que otros sectores de la actividad de esta empresa, como inspectores o talleres, todavía no cuentan con mujeres entre sus efectivos.¹⁴⁰⁵

Tabla 54.- Distribución de la plantilla de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en el año 2009 según función y género.

Administrativos y Técnicos	10,72	8,77
Taller	37,7	0,00
Conductores-perceptores	322,76	21,15
Inspectores	14,71	0,00
Resto de tráfico	1,04	0,00
Limpieza	19,69	1,00
Servicios auxiliares	3,5	1,00
Total	410,12	31,92

Fuente: ACTSS, *Memoria privada, 2009*, p. 3.

¹⁴⁰⁴ *El Diario Vasco*, 19 de septiembre de 1981, p. 2.

¹⁴⁰⁵ ACTSS, *Memoria privada, 2009*, p. 3.

10.2.- CONFLICTIVIDAD SOCIAL

La transición de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, de empresa privada a pública, prácticamente coincidió en el tiempo con la transición política de la dictadura franquista a la democracia, periodo especialmente convulso en el País Vasco. De hecho, la propia historia de la empresa se convirtió en un claro reflejo de la situación sociopolítica en la capital guipuzcoana, ya que su andadura se vio directamente afectada, tanto por los conflictos sociales con su plantilla de trabajadores como por las huelgas generales, jornadas de lucha y algaradas callejeras, que alteraban o paralizaban el servicio. Además, a partir de 1978, los autobuses urbanos se convirtieron en objetivo directo de los más radicales, lo que se tradujo en cruces de vehículos, pinchazos de ruedas y, sobre todo, incendios que, en mayor o menor medida, afectaron entre 1978 y 1981 a dieciocho unidades. Todo ello se tradujo en pérdida de viajeros y recaudación, así como en importantes gastos para reponer los daños.

El incremento de la conflictividad en la plantilla no debe resultar sorprendente, ya que sus bajas retribuciones representaban un problema que reconocía el propio Consejo de Administración. Como ya había sucedido desde los primeros años del franquismo, a principios de 1974 el personal de talleres, línea aérea, limpieza y movimiento, con la excepción de los inspectores, volvieron a negarse a realizar horas extra como medida de presión para obtener mejoras salariales que la propia empresa consideraba imprescindibles ante la constante «subida del precio de la cesta de la compra». En esta ocasión, esta actitud se mantuvo durante dos meses hasta la firma, el primero de marzo, de un nuevo Convenio Colectivo Sindical en paralelo a la autorización para elevar las tarifas.¹⁴⁰⁶

Pese a las mejoras logradas en el nuevo convenio, los salarios que percibían los trabajadores de la Compañía del Tranvía seguían siendo notablemente más bajos que empleados de la industria o, incluso, de otras empresas de transporte de la comarca, por lo que la escasez de conductores se había convertido en un problema crónico. De hecho, ya en septiembre de 1973 fue preciso aplazar, durante un año, la puesta en marcha de la nueva línea de Gros-Amara al no disponer del personal necesario.¹⁴⁰⁷ Para intentar paliar este problema, la empresa adquirió en Rentería diez apartamentos y realizó gestiones directas en pueblos de las provincias de León y Cáceres para contratar nuevos empleados en origen.¹⁴⁰⁸ Por otra parte, para acelerar la formación de los nuevos chóferes, así como el reciclaje de los antiguos cobradores, la empresa modificó el autobús Nº 63 y lo dotó de doble mando, para poder utilizarlo como vehículo de autoescuela.¹⁴⁰⁹

En marzo de 1977, la aprobación de la nueva Ley de Relaciones de Trabajo supuso una otra fuente de conflictividad, ya que, además de legalizar el derecho a la huelga, implantaba la jornada semanal de 44 horas, lo que implicaba reorganizar completamente el servicio de autobuses.¹⁴¹⁰ Sin embargo, los nuevos escollos planteados pudieron superarse gracias a la negociación entre las partes.

Un año más tarde, el 31 de enero de 1978 se celebraron en la Compañía del Tranvía las primeras elecciones sindicales libres desde 1936, en las que participó el 76% del personal. El resultado fue la organización del nuevo Comité de Empresa en el que la

¹⁴⁰⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada, 1974*, pp. 1-4.

¹⁴⁰⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración Nº 27*, pp. 36-37.

¹⁴⁰⁸ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración Nº 27*, pp. 51 y 53B.

¹⁴⁰⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración Nº 27*, p. 61.

¹⁴¹⁰ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 58, 9 de marzo de 1977, pp. 5464-5470.

representación mayoritaria correspondió al sindicato UGT, con nueve delegados, seguido de Comisiones Obreras, con cuatro representantes.¹⁴¹¹

La primera huelga realizada por los trabajadores de la Compañía del Tranvía en reivindicación de mejoras laborales tuvo lugar el 12 de diciembre de 1979. El principal objetivo de esta movilización era lograr la equiparación con el convenio provincial de transportes, que ofrecía condiciones superiores a las de la empresa y con la medida de presión alcanzaron sus objetivos, ya que de inmediato la dirección ofreció incrementar la antigüedad en un 75%, para completar el restante 25% a partir del 1 de enero de 1981.¹⁴¹²

Poco duró la paz social, ya que cinco meses más tarde los trabajadores recurrieron nuevamente a la huelga para defender sus derechos ante la aprobación del nuevo Estatuto de los Trabajadores.¹⁴¹³ La nueva normativa establecía la jornada máxima de 84 horas bisemanales de trabajo efectivo, pero pronto surgieron discrepancias entre la representación de los trabajadores y la empresa respecto a la interpretación de la nueva norma en lo relativo al cómputo de los veinte minutos que hasta entonces disfrutaban a media jornada para tomar un bocadillo, tiempo que la dirección de la Compañía entendía no debían incluirse en el cómputo global.¹⁴¹⁴ Ante la falta de acuerdo entre las partes, los días 13 y 14 de mayo de 1981 los trabajadores de la Compañía del Tranvía se declararon en huelga, con la amenaza de mantener los paros todos los martes y miércoles consecutivos. Sin embargo, pocos días después, el asesor legal del sindicato UGT propuso el arbitraje del Departamento de Trabajo del Gobierno Vasco.¹⁴¹⁵

Durante la tramitación del arbitraje del Gobierno Vasco surgieron nuevos puntos de fricción, como los 21 minutos para la toma del servicio, repartidos entre 6 minutos para la realización de trabajos administrativos en las cocheras de Ategorrieta y otros 15 para desplazarse al puesto de trabajo, ya que estos últimos la empresa consideraba que únicamente debían computarse a los que iniciasen el servicio en el centro de la ciudad, pero no a los que lo hicieran en las propias cocheras o en la parada situada en las inmediaciones. Mientras tanto, a finales de julio, la Compañía decidió no renovar el contrato de trabajo a un conductor en periodo de prácticas, al descubrir un inspector que había dejado viajar a un conocido sin abonar el correspondiente billete.¹⁴¹⁶

Como reacción a este despido, así como para presionar sobre una resolución del arbitraje del Gobierno Vasco favorable a sus intereses, el 2 de agosto de 1980, los trabajadores de la Compañía del Tranvía iniciaron la huelga más singular que se haya vivido en esta empresa en sus 125 años de historia y, posiblemente, única en su género en España. En efecto, ese día los autobuses salieron a las calles de San Sebastián como un día cualquiera, pero cuando los viajeros solicitaban el oportuno billete eran informados por los conductores de que el servicio era gratuito.¹⁴¹⁷

Rápidamente se corrió la voz en la ciudad y, ante la repentina gratuidad, los autobuses pronto se atestaron de viajeros que utilizaban el servicio para cualquier desplazamiento, incluso para ir a comprar el periódico al kiosco más próximo. La singular protesta se prolongó hasta el 5 de agosto, día en que la empresa optó por el cierre patronal para evitar que la situación se prolongase durante más tiempo pero,

¹⁴¹¹ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 1.

¹⁴¹² ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, pp. 31B-32 y 33B-34.

¹⁴¹³ *Boletín Oficial del Estado*, Nº 64, 14 de marzo de 1980, pp. 5799-5815.

¹⁴¹⁴ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 40.

¹⁴¹⁵ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 41B.

¹⁴¹⁶ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 45.

¹⁴¹⁷ *El Diario Vasco*, 3 de agosto de 1980, p. 5.

gracias a la rápida mediación del Gobierno Vasco, a media tarde el servicio recuperó la normalidad.¹⁴¹⁸

El último paro protagonizado por los trabajadores de la Compañía del Tranvía entre 1976 y 1981 fue, precisamente, el más duro de todos en este periodo. En efecto, el 10 de marzo de 1981 el personal se declaró nuevamente en huelga, en este caso indefinida, en defensa de sus planteamientos durante la negociación del nuevo convenio colectivo, al mismo tiempo que exigían la municipalización del servicio, «para evitar que esta situación se repita cada año al renovarse el convenio».¹⁴¹⁹ En esta ocasión, el trabajo no se reanudó hasta el 18 de marzo.¹⁴²⁰

A la problemática laboral propia de la empresa, en el contexto de la difícil transición política en el País Vasco se sumaron numerosos conflictos que, de una u otra forma, alteraron la normal prestación del servicio de la Compañía del Tranvía de San Sebastián.

Los primeros paros tuvieron lugar el día 13 de septiembre de 1976, como consecuencia del asesinato, por parte de la Guardia Civil, del militante de Comisiones Obreras Jesús María Zabala, acto que provocó innumerables manifestaciones de protesta en todo el País Vasco y que paralizaron la actividad productiva en San Sebastián.¹⁴²¹ Pocos días después, el 27 del mismo mes, 21 organizaciones políticas y sindicales, todavía ilegales, convocaron una nueva huelga general en reivindicación de una amnistía total para presos políticos y exiliados que, fue masivamente secundada en todos los centros laborales del País Vasco, incluida la Compañía del Tranvía.¹⁴²²

Entre el 10 y el 15 de marzo de 1977 San Sebastián fue de nuevo escenario de diversas huelgas en protesta por la muerte de dos presuntos militantes de la organización terrorista ETA¹⁴²³ y que, el día 14, obligaron a la supresión total del servicio como consecuencia de los daños ocasionados en los vehículos de la Compañía del Tranvía.¹⁴²⁴ Dos meses más tarde, desde el 11 hasta el 18 de mayo, se reprodujeron los paros, en principio, nuevamente en reivindicación de amnistía, pero que pronto se agravaron en respuesta a la dura represión policial. En estos días, el servicio se vio afectado en repetidas ocasiones, lo que provocó pérdidas estimadas por la empresa, de unos tres millones de pesetas, así como de 315.000 clientes que dejaron de utilizar los autobuses en estos días.¹⁴²⁵ En septiembre, nuevos disturbios entre los días 3 y 8 volvieron a afectar a las líneas de Gros, Norte-Eguía y Amara-Anoeta.¹⁴²⁶

En el verano de 1978, la muerte en Pamplona de Germán Rodríguez a manos de la policía armada el 8 de julio, seguida de la de Ignacio Barandiarán Urcola en las protestas convocadas en la capital guipuzcoana el 11 de julio,¹⁴²⁷ provocaron una nueva oleada de huelgas y manifestaciones y, en consecuencia, la supresión del servicio los días 11 y 12 julio, lo que supuso la pérdida de 4.250.000 pesetas y 373.000 viajeros.¹⁴²⁸ Otra huelga, convocada el 17 de noviembre en protesta por la

¹⁴¹⁸ *La Vanguardia*, 6 de agosto de 1980, p. 9.

¹⁴¹⁹ *El Diario Vasco*, 12 de marzo de 1981, p. 1.

¹⁴²⁰ ACTSS, *Memoria privada, 1981*, p. 3.

¹⁴²¹ *La Vanguardia Española*, 14 de septiembre de 1976, p. 3.

¹⁴²² *La Vanguardia Española*, 28 de septiembre de 1976, p. 4.

¹⁴²³ *La Vanguardia Española*, 11 de marzo de 1977, p. 3.

¹⁴²⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 27, p. 90.

¹⁴²⁵ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 27, p. 92B.

¹⁴²⁶ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 27, p. 96.

¹⁴²⁷ *La Vanguardia*, 12 de julio de 1978, p. 17.

¹⁴²⁸ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 7B.

muerte en Mondragón de dos presuntos miembros de ETA y una mujer sin relación alguna con la banda armada, provocó una nueva paralización de los autobuses.¹⁴²⁹



Documento nº 28: El 28 de diciembre de 1978 un autobús de la Compañía del Tranvía de San Sebastián resultó destruido durante una manifestación. Fue el primero de una larga serie de atentados que durante años comprometieron la calidad del servicio, tanto por la destrucción de vehículos como por la constante alteración de las líneas, lo que sin duda contribuyó a la caída de la demanda ante su baja fiabilidad. Diario Unidad, 29 de diciembre de 1978.

El año 1978 se cerró con nuevos incidentes, entre los que destacan los que tuvieron lugar el día 28 de diciembre, ya que, por primera vez, uno de los autobuses de la Compañía del Tranvía resultó incendiado durante una manifestación en protesta por el asesinato del militante de ETA «Argala». Aunque las versiones al respecto resultaron contradictorias, ya que la prensa apuntaba a la posibilidad de que un bote de humo lanzado por la policía hubiera provocado el fuego, mientras que la Compañía del Tranvía señalaba que «después de visto el autobús, parece indudable que fue

¹⁴²⁹ *El País*, 16 de noviembre de 1978, p. 17, *La Vanguardia*, 18 de noviembre de 1978, p. 3 y ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 15.

quemado con gasolina», el resultado fue la destrucción total del coche número 136.¹⁴³⁰ Este vehículo se convirtió en el primero de una serie de ataques que, hasta finales de 1981 se saldaron con un total de 19 autobuses incendiados, aunque la mayor parte pudieron ser reconstruidos.

En definitiva, el año 1978 se saldó con un total de 90 días en los que el servicio se vio alterado en mayor o menor medida por la conflictividad política, lo que supuso unas pérdidas estimadas por valor de 10.770.000 pesetas, así como una disminución del número de viajeros de cerca de un millón de clientes.¹⁴³¹

Lejos de mejorar, la situación empeoró en el siguiente ejercicio, con 153 días en los que el servicio se vio alterado o interrumpido, incluidas las huelgas generales del 29 de octubre y el 27 de noviembre, lo que se tradujo en unas pérdidas estimadas por valor de 20.330.000 pesetas y una merma de 1.632.000 viajeros.¹⁴³² En este sentido, las jornadas más destacadas fueron las del 9 al 16 de mayo, que se saldaron con la quema de tres autobuses.¹⁴³³

A lo largo de 1980 el servicio se vio alterado en más de un centenar de jornadas, entre las que destacaron la convocatoria de huelga general, el 22 de enero, por parte de la izquierda abertzale, en protesta por una serie de atentados realizados en esas fechas por organizaciones paramilitares, paro al que se sumaron los trabajadores de la Compañía del Tranvía.¹⁴³⁴ El 27 de junio del mismo año se convocó una nueva huelga general en denuncia del «aumento del IRPF, el paro, la represión policial, la amnistía y la paralización de la central nuclear de Lemóniz»,¹⁴³⁵ a la que, en principio, no se adhirieron los tranviarios, aunque a primera hora de la mañana se vieron obligados a retirarse a las cocheras de Ategorrieta ante la acción de los piquetes.¹⁴³⁶

Por último, en el año 1981 el servicio registró anormalidades en un total de 94 días, lo que representó una pérdida económica estimada de 8.840.000 pesetas. El 9 de febrero el servicio se vio suspendido por la convocatoria por parte de las fuerzas democráticas de una huelga general, en protesta por el asesinato a manos de la banda terrorista ETA del ingeniero de la central nuclear de Lemoniz José María Ryan y, solo siete días más tarde, una nueva huelga, en este caso convocada para denunciar la muerte, el día 13, del presunto militante de ETA Joseba Arregui como consecuencia de las torturas a las que fue sometido por la policía nacional, supuso la paralización del servicio el día 16 de febrero. Por último, ese mismo año se registró otra jornada de paro el 3 de octubre.¹⁴³⁷

En definitiva, la actividad de la Compañía del Tranvía se convirtió en el fiel reflejo de la convulsa situación sociopolítica que vivió el País Vasco durante los duros años de la transición de la dictadura a la democracia. Sus coches sirvieron de barricadas, siendo un espectáculo común que fueran cruzados en las principales calles y avenidas y pinchadas sus ruedas, cuando no destrozados sus cristales o incendiados. La circulación del transporte público siempre es síntoma de normalidad, por lo que éste siempre se convierte en un objetivo prioritario, de ahí que se multiplicasen los días en los que el servicio se veía alterado con la retirada prematura de los autobuses, recorte del recorrido de las líneas, sobre todo para no pasar por el Boulevard, centro

¹⁴³⁰ *El Diario Vasco*, 29 de diciembre de 1979, p. 4 y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 15B.

¹⁴³¹ AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1978, p. 1.

¹⁴³² ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 32B.

¹⁴³³ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 23.

¹⁴³⁴ *La Vanguardia*, 23 de enero de 1980, p. 10 y ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 36.

¹⁴³⁵ *La Vanguardia*, 28 de junio de 1980, p. 13.

¹⁴³⁶ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 43.

¹⁴³⁷ ACTSS, *Memoria privada*, 1981, p. 3.

neurálgico de la ciudad, o por zonas especialmente conflictivas como es el caso de Rentería.

Aunque las constantes alteraciones del servicio que experimentaron los autobuses de San Sebastián entre 1976 y 1981 no constituyeron la causa final de la crisis que experimentó la Compañía del Tranvía en estos años y que desembocó en la municipalización del servicio, no cabe duda que contribuyeron a agravar su situación financiera. De hecho, es probable que, de haberse podido mantener la normalidad, la empresa habría logrado cerrar con un mínimo beneficio los ejercicios de 1979 y 1980, ya que la estimación de pérdidas provocadas por los incidentes, algo más de veinte millones de pesetas, era de una cuantía similar al déficit de 21 y 23 millones registrado en esos años.

10.3.- LA INSUFICIENCIA DE LAS TARIFAS

Al igual que los salarios, las tarifas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián experimentaron entre 1974 y 1981 una constante tendencia al alza, aunque en una cuantía insuficiente para poder mantener la rentabilidad de la empresa.

El primer aumento de tarifas en este periodo tuvo lugar el 1 de marzo de 1974 como consecuencia de la entrada en vigor del nuevo convenio colectivo. De este modo, el precio del billete urbano pasó a costar cuatro pesetas y cinco a Rentería.¹⁴³⁸ Sin embargo, pocos días después, el 24 de marzo, el Ministerio de Hacienda autorizó un nuevo incremento, como consecuencia del rápido aumento del precio del gasoil, que con motivo de la guerra del Yom Kippur, se elevó en un 42%. En consecuencia, desde dicha fecha, el precio de los trayectos urbanos costó 5 pesetas y el viaje a Rentería 7 pesetas.¹⁴³⁹

El 4 de abril de 1975 se registró un nuevo aumento de las tarifas, por valor de una peseta, autorizada por el Consejo de Ministros a todos los servicios de transporte público urbanos como consecuencia del constante incremento de los costes de explotación.¹⁴⁴⁰

A partir del 2 de enero de 1976, en coincidencia con la aprobación de un nuevo convenio colectivo, las tarifas experimentaron una nueva elevación por valor de una peseta, por lo que los trayectos pasaron a costar 7 pesetas en la ciudad y 9 a Rentería.¹⁴⁴¹

La subida de tarifas de 1977, en vigor desde el 2 de febrero, trajo como novedad la discriminación el precio según el día y la hora. De este modo, los trayectos urbanos pasaron a costar nueve pesetas hasta las nueve de la noche los días laborables y sábados, mientras que, a partir de dicha hora y los domingos la jornada completa, deberían abonarse diez pesetas al conductor.¹⁴⁴² Con las nuevas tarifas, pronto se generó un notable problema con la disponibilidad de cambios, ya que era común que los clientes abonasen su billete con dos duros en un momento de especial escasez de pesetas, ya que el Banco de España estaba procediendo a retirar las que ostentaban el rostro del anterior Jefe del Estado, Francisco Franco, por las nuevas con la efigie del rey Juan Carlos I. De hecho, como solución provisional, la Compañía del Tranvía decidió entregar a sus clientes como vuelta, sellos de correos por valor de una peseta y, poco después, unos tarjetones por valor equivalente.¹⁴⁴³

¹⁴³⁸ *La Voz de España*, 1 de marzo de 1974, p. 5.

¹⁴³⁹ *La Voz de España*, 24 de marzo de 1974, p. 5.

¹⁴⁴⁰ *Unidad*, 25 de marzo de 1975, p. 4 y 4 de abril de 1975, p. 3.

¹⁴⁴¹ *La Voz de España*, 6 de enero de 1976, p. 4.

¹⁴⁴² *La Voz de España*, 31 de enero de 1977, p. 4.

¹⁴⁴³ *El Diario Vasco*, 1 de febrero de 1978, p. 10.

Aunque las subidas anteriores lograron aumentar los ingresos en cuantía suficiente como para superar el constante incremento de los gastos de explotación, el aumento de tarifas de 1978, que además no fue autorizado hasta el mes de marzo, resultó insuficiente para contener el déficit provocado por la constante pérdida de viajeros. A partir de dicha fecha, el billete ordinario experimentó un incremento de dos pesetas en los trayectos urbanos, que pasaron a costar once pesetas, y doce los domingos y festivos.¹⁴⁴⁴ Un año más tarde, el retraso en la autorización de nuevas tarifas fue aun mayor, ya que no fueron aprobadas por el Ayuntamiento hasta el mes de mayo y, además, en cuantía inferior a la solicitada por la Compañía del Tranvía, que había pedido unificar el precio del viaje urbano en quince pesetas, mientras que la autoridad municipal únicamente permitió este importe para los domingos y festivos, mientras que los días de labor el precio del billete se estableció en trece pesetas.¹⁴⁴⁵

Ante su cada vez más difícil situación económica, la Compañía del Tranvía solicitó en diciembre de 1979 una nueva autorización para elevar las tarifas, en la que sugería un precio medio por viajero de 19 pesetas. Sin embargo, el Ayuntamiento únicamente autorizó un aumento de dos pesetas, por lo que los días laborables el billete pasó a costar 15 pesetas y los festivos 18 pesetas.¹⁴⁴⁶ Además, el 17 de julio se autorizó un nuevo aumento de 1 peseta, por lo que el precio de lunes a sábados quedó fijado en 16 pesetas.¹⁴⁴⁷

Por último, ya en pleno proceso de negociación para la municipalización de la Compañía, la empresa planteó en diciembre de 1980 un nuevo aumento con el propósito de obtener una tarifa de equilibrio que permitiera obtener una mínima rentabilidad en la explotación. Para ello, propuso una percepción medida de 20 pesetas a partir del 1 de enero de 1981, pero su propuesta fue rechazada por el consistorio, que decidió mantener el precio de 16 pesetas hasta entonces vigente.¹⁴⁴⁸ Ante esta situación, la empresa tramitó la autorización ante la Comisión de Precios de Euzkadi, que también denegó sus pretensiones, por lo que interpuso recurso de alzada ante el Departamento de Comercio y Turismo del Gobierno Vasco que, finalmente, autorizó unificar la tarifa de laborables y festivos en 18 pesetas, a partir del 18 de marzo de 1981.¹⁴⁴⁹

Como señalaba la Compañía del Tranvía en su memoria del año 1981, de haberse autorizado el 1 de enero la subida de precios por ellos solicitada, es decir, 20 pesetas por viajero, la recaudación del ejercicio habría registrado un ingreso adicional de 44.300.000 pesetas, cifra superior al déficit de explotación de dicho año, de 36.341.350 pesetas.¹⁴⁵⁰ Sin embargo, esta afirmación no debe ocultar las verdaderas razones de la crisis de la empresa: la brutal pérdida de viajeros registrada entre 1973 y 1981. De hecho, si se hubiera podido mantener la cifra de clientes de 1973, unos cuarenta millones de personas, con una percepción por viajero de 16 pesetas como la que estaba vigente al inicio de dicho ejercicio, los ingresos habrían ascendido a 640 millones de pesetas, cifra muy superior a los cerca de 500 millones de gastos.

Aunque sea posible pensar que, transportar cuarenta millones de personas en 1981 hubiera exigido un mayor gasto, éste no debería ser muy superior al registrado en el citado ejercicio, si se tiene en cuenta que el kilometraje realizado por los vehículos de la Compañía del Tranvía fue similar al de 1973. Es decir, no había disminuido la oferta, sino la ocupación real de cada coche, lo que apenas tiene repercusión directa en el

¹⁴⁴⁴ *El Diario Vasco*, 28 de marzo de 1978, p. 10.

¹⁴⁴⁵ *Deia*, 5 de diciembre de 1979, p. 20.

¹⁴⁴⁶ *La Voz de España*, 17 de enero de 1980, p. 1.

¹⁴⁴⁷ ACTSS, *Memoria privada*, 1980, p. 1.

¹⁴⁴⁸ *El Diario Vasco*, 10 de enero de 1981, p. 5.

¹⁴⁴⁹ ACTSS, *Memoria privada*, 1981, p. 2.

¹⁴⁵⁰ ACTSS, *Memoria privada*, 1981, p. 2.

gasto final, que es similar si el autobús viaja lleno o vacío, pero si, y muy notable, en los ingresos.

Tabla 55.- Resultados de explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1974-1981)						
Año	Ingresos viajeros	Viajeros	Ingresos	Gastos	Coeficiente	Dividendo
1974	168.606.452	34.921.892	171.906.667	157.506.667	91,6	8,5%
1975	207.046.324	34.217.100	211.303.592	200.352.743	94,8	8,5%
1976	244.100.759	30.430.838	253.003.432	240.686.554	95,1	8,5%
1977	241.232.019	25.696.805	254.227.443	253.627.245	99,7	8,5%
1978	266.796.163	24.260.034	285.124.859	293.656.820	102,9	8,5%
1979	283.861.332	23.601.038	299.413.991	320.621.001	107,8	-
1980	371.074.137	23.492.043	382.753.333	406.271.921	106,1	-
1981	446.203.515	24.609.534	462.878.484	499.219.834	107,8	-

Fuente: *Memorias privadas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1974-1981*

Pese a la negativa evolución de la explotación, la Compañía del Tranvía mantuvo el reparto del dividendo del 8,5% establecido desde 1965, hasta el año 1978, aunque éste ejercicio se cerró con un déficit de 8.531.961 pesetas. Para ello se recurrió al fondo de reserva, generado con los beneficios de ejercicios anteriores, mientras que se abrió una cuenta especial para contabilizar las pérdidas con la esperanza de poder amortizarla en los años venideros. Lamentablemente, la negativa evolución del negocio impidió normalizar la situación financiera y el reparto de nuevos dividendos.

10.4.- EL PROCESO DE MUNICIPALIZACIÓN

El progresivo deterioro de la situación económica de la Compañía del Tranvía de San Sebastián coincidió en el tiempo con el proceso de democratización de las instituciones, por lo que no es de extrañar que el Consejo de Administración viera con buenos ojos la constitución, el 20 de septiembre de 1978,¹⁴⁵¹ de la primera Comisión Gestora del Ayuntamiento de la capital guipuzcoana ya que así podría plantear a las nuevas autoridades de la ciudad la situación de la empresa y sus perspectivas de futuro.¹⁴⁵² La nueva gestora, bajo la presidencia del socialista Ramón Jáuregui Atondo, contaba con el también socialista Carlos García Cañibano como responsable de tráfico.¹⁴⁵³

En un primer momento, las negociaciones por parte de la Compañía del Tranvía con del Ayuntamiento se centraron en la obtención de nuevas tarifas que permitiesen equilibrar los resultados de la explotación o, en su defecto, el compromiso por parte del consistorio de sufragar el déficit así como un mínimo beneficio industrial para sus accionistas.¹⁴⁵⁴ Sin embargo, el planteamiento no encontró el esperado eco en los nuevos rectores municipales, que consideraban la posibilidad de mejorar la explotación mediante diversas medidas como la supresión de los recorridos coincidentes de las líneas interurbanas en las calles de la ciudad y, sobre todo, la

¹⁴⁵¹ Félix Luengo, «En la memoria cercana», p. 454.

¹⁴⁵² ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 9B.

¹⁴⁵³ *El Diario Vasco*, 28 de septiembre de 1978, p. 3.

¹⁴⁵⁴ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, pp. 12B y 16.

oportunidad de municipalizar el servicio, medida sobre la que presionaban cada vez con mayor insistencia diversas fuerzas sociales y los propios sindicatos de la empresa.¹⁴⁵⁵

Ante el bloqueo de las negociaciones y el creciente déficit de la explotación, la Compañía del Tranvía decidió contratar, en julio de 1979, los servicios del letrado madrileño Eduardo García de Enterría, que ya había intervenido con éxito en las negociaciones que mantenían el Ayuntamiento de Valencia y la concesionaria de sus transportes urbanos, la Sociedad Anónima Laboral de Transportes Urbanos de Valencia, SALTUV.¹⁴⁵⁶

Bajo la dirección de García Enterría, la Compañía del Tranvía demandó al ayuntamiento en contra de las decisiones tomadas en el pleno del 14 de diciembre de 1979, en el que no se aprobó el aumento de tarifas solicitado, así como en reclamación de cobertura del déficit de explotación de los ejercicios de 1978 y 1979.¹⁴⁵⁷

Mientras los pleitos establecidos seguían el lento curso de la Justicia, la gestora municipal dio paso a la definitiva constitución del primer Ayuntamiento democrático, tras la celebración, el 3 de abril de 1979, de las elecciones municipales. En ellas, el Partido Nacionalista Vasco (PNV) resultó ser la fuerza más votada, con nueve concejalías, seguido de Herri Batasuna (HB), con seis, la Coordinadora Independiente (vinculada a la Alianza Popular) con cinco, el Partido Socialista de Euskadi (PSE), con cuatro y Euskadiko Eskerra (EE) con tres. En consecuencia, fue elegido como alcalde el nacionalista José María Alkain Martikorena.¹⁴⁵⁸

Todavía tuvieron que transcurrir cerca de dos años para que el nuevo consistorio se decidiera a mover ficha, tras la aprobación, en el pleno celebrado el 9 de enero de 1981, el mismo en el que se denegó el aumento de tarifas solicitado por la Compañía ese año, la compra de acciones de la empresa de transportes. La moción fue aprobada con los veintiún votos favorables del PNV, HB, EE y Coordinadora Independiente, mientras que los tres representantes del PSE se manifestaron en contra de la operación, ya que preferían que se procediera al rescate de las concesiones y la constitución de una Empresa Municipal de Transportes a semejanza de las de Madrid o Sevilla.¹⁴⁵⁹

De este modo, el pleno municipal celebrado el 13 de marzo de 1981, propuso a la Compañía la compra de sus acciones, al 100% de su valor nominal. En aquel momento, el capital social estaba constituido por sesenta y cuatro millones de pesetas repartidos en 64.000 acciones de mil pesetas. Debe tenerse en cuenta que, en el periodo comprendido entre 1974 y 1981, la empresa había realizado dos ampliaciones de capital, la primera en enero de 1975, en la que se crearon de 12.000 nuevos títulos mediante la incorporación al capital de la empresa del saldo de la cuenta de Regularización según la Ley 76/1961, y por la que cada accionista recibió una acción nueva por cada antigua sin realizar desembolso alguno,¹⁴⁶⁰ y la segunda el 24 de octubre de 1980, en la que se emitieron 32.000 acciones de mil pesetas de las que el 60% del importe se sufragó a cuenta del saldo de Regularización del Decreto 12/1973 y el 40% restante fue abonado por los accionistas.¹⁴⁶¹

En consecuencia, ante la delicada situación de la Compañía y las escasas perspectivas de negocio del transporte urbano de la ciudad, situación por otra parte similar a la de otras grandes ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla o Bilbao, en las que los transportes colectivos perdían anualmente millones de pesetas,

¹⁴⁵⁵ *La Voz de España*, 1 de diciembre de 1978, p. 5.

¹⁴⁵⁶ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 24.

¹⁴⁵⁷ ACTSS, *Memoria privada, 1980*, pp. 9-10.

¹⁴⁵⁸ *El Diario Vasco*, 5 de abril de 1979, pp. 3-6.

¹⁴⁵⁹ *El Diario Vasco*, 10 de enero de 1981, p. 6.

¹⁴⁶⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 27, p. 56B.

¹⁴⁶¹ ACTSS, *Memoria privada, 1980*, pp. 8-9.

el Consejo de Administración consideró que la oferta del Ayuntamiento representaba la mejor salida posible y por ello, en la sesión celebrada el 17 de marzo de 1981 decidió convocar una Junta General Extraordinaria así como remitir una carta a los accionistas recomendando la aceptación de la oferta.¹⁴⁶²

La propuesta de compra de acciones realizada por el Ayuntamiento fue favorablemente acogida por la inmensa mayoría del accionariado de la Compañía del Tranvía, aunque algunos se resistieron a vender, «no por el hecho de querer participar o interrumpir, puesto que de nada valdría su actitud, sino como un testimonio de vinculación a su ciudad, puesto que son accionistas de esta Compañía desde siempre, por tradición familiar».¹⁴⁶³

A principios de septiembre de 1981 la compra de acciones de la Compañía del Tranvía por parte del Ayuntamiento estaba prácticamente ultimada y la prensa local reflejaba la noticia en los siguientes términos:

La Compañía del Tranvía ya es de propiedad municipal en más del 90% de las acciones

En el pasado mes de marzo, el Ayuntamiento en Pleno adoptaba la importante decisión de comprar la Compañía del Tranvía de San Sebastián, adquiriendo las 64.000 acciones integrantes del capital social de la misma, a un precio máximo de 100 a la par. Para obtener los fondos oportunos para esta operación se determinaba, asimismo, vender la cartera de valores municipal, con acciones de Iberduero, Telefónica y otras.

Han pasado siete meses desde la fecha y ha sido el tiempo empleado por los servicios bancarios para evaluar esta compra-venta. Actualmente, más del 90 por 100 de las acciones de la Compañía ya han pasado a manos del municipio, continuando las gestiones para localizar a los restantes accionistas. Así las cosas, el alcalde ha convocado a los grupos políticos del Ayuntamiento a fin de celebrar mañana, lunes, a la una de la tarde, la primera reunión en torno al tema.

La ciudad es prácticamente dueña de la Compañía del Tranvía y los munícipes deben de empezar a gestionarla. Lo primero que hay que hacer es cambiar los Estatutos y constituir el nuevo Consejo de Administración, integrado por corporativos, vecinos, así como trabajadores de la empresa. Estatutos que configurarán una nueva actuación en el terreno del transporte colectivo. Una nueva política del Consejo de Administración que fijará el modo de cubrir el déficit que se produzca, bien a cargo del Presupuesto Municipal Ordinario, manteniendo unos precios políticos en el billete, bien aumentando el precio del billete, actuaciones simultáneas, cargando un porcentaje al impuesto de la contribución urbana... una serie de opciones sin dejar la participación en el déficit de la Administración central. Aunque a este respecto hace unos días se informaba desde Madrid que las ayudas del Estado a estos déficit irán paulatinamente disminuyendo –en el 81 un 50 por 100, en el 82, un 25 por 100, y en el 83, un 15 por 100- hasta que en el año 84 no tendrían ninguna, quedando toda la carga a costa del municipio respectivo.

El déficit, en el presente ejercicio, se está produciendo al igual que en los anteriores y, en consecuencia, será la política municipal en transportes la que fije el modo en que lo van a cubrir los donostiarros o directamente con el aumento del billete o indirectamente, a través del Presupuesto Municipal Ordinario.¹⁴⁶⁴

Un mes más tarde, el 19 de octubre de 1981 se celebró una Junta General de Accionistas en la que el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía dimitió

¹⁴⁶² ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 53.

¹⁴⁶³ *El Diario Vasco*, 9 de septiembre de 1981, p. 5.

¹⁴⁶⁴ *El Diario Vasco*, 6 de septiembre de 1981, p. 7.

en pleno para dar paso a la formación de un nuevo órgano rector en el que quedase reflejada la nueva propiedad de la empresa, que en dicha fecha se encontraba distribuida del siguiente modo:

- Ayuntamiento de San Sebastián, 38.857 acciones, el 60,71% del total
- Electra Berchín, 24.841 acciones, el 38,81% del total
- Doce pequeños accionistas, 302 acciones, el 0,48% del total

Es preciso recordar que, Electra de Berchín era una sociedad filial de la Compañía del Tranvía de San Sebastián a la que pertenecía el 100% de su capital. Por lo que respecta a los doce pequeños accionistas que, en principio, se resistieron a vender su participación, estos eran:

- Mercedes Maumejean Elósegui, con 104 acciones
- Genaro Hormazábal García y Asunción Meabe Vivanco, con 100 acciones
- Dolores Arrillaga de la Vega, con 24 acciones
- José Ramón Lomba Veglison, con 20 acciones
- Pedro Cuadra Echaide, con 17 acciones
- Josefina Correa Veglison, con 12 acciones
- Mauricio Maumejean Elósegui, con seis acciones
- María Maumejean Elósegui, con seis acciones
- María Luisa Zubillaga Iraola, con cuatro acciones
- José Manuel Lizasoain Sasera, con cuatro acciones
- Celedonio Dávila, con cuatro acciones
- María Victoria Carrasco Segovia, con una acción

En la citada Junta General Extraordinaria, se nombró el nuevo Consejo de Administración, que quedó constituido del siguiente modo:

- Presidente: Jesús María Alkain Martikorena, alcalde de San Sebastián (PNV)
- Vicepresidente: Juan José Mantxola Perurena (HB)
- Consejeros:
 - José Gaimberri Olano (PNV)
 - Markel Izagirre Lizaso (PNV)
 - Benito Mansó Alonso (Coodinadora Independiente)
 - Manuel Michelena Iguarán (Coodinadora Independiente)
 - Miguel Ángel Millán Fernández (HB)
 - Joaquín Ortueta Sijas (EE)
 - Aniceto Aparicio Alfageme (Representante de los trabajadores, UGT)
 - Luciano Barrado Pablos (Representante de los trabajadores (UGT)
 - Cesáreo Martín García (Representante de los trabajadores, (CCOO)

- Secretario: Juan María López de Tejada Cabeza (PSE)¹⁴⁶⁵

En el cargo de Director-Gerente se mantuvo el ingeniero Enrique Isusi Gutiérrez, quién ocupaba este puesto desde la jubilación de Joaquín Peñalosa Méndez en abril de 1979.¹⁴⁶⁶

Al día siguiente, la prensa donostiarra anunciaba la noticia en los siguientes términos:

Los autobuses donostiarras ya son municipales

La Compañía del Tranvía de San Sebastián, empresa de los transportes locales en autobús, es desde ayer municipal al constituirse el nuevo Consejo de Administración, lo que tuvo lugar en el Ayuntamiento. La adquisición por el municipio de las 64.000 acciones de 1.000 pesetas que constituyen el capital social de la compañía se acordó en un Pleno de la Corporación celebrado la pasada primavera. Desde entonces, se han llevado a cabo las gestiones para localizar a los múltiples propietarios de las acciones, con el fin de llevar a cabo la adquisición de la mayoría de las mismas, más del 90%.

Una vez culminado el proceso se pudo constituir el nuevo Consejo de Administración que forman tres representantes del PNV, dos de HB, dos de la Coordinadora Independiente, uno del PSOE, uno de EE y tres representantes del personal de la Compañía.¹⁴⁶⁷

De este modo, el 19 de octubre de 1981 se cerraba definitivamente una larga etapa de 94 años en los que los transportes urbanos de San Sebastián fueron gestionados por una empresa privada, siempre constituida por capitales vinculados a la capital guipuzcoana, para pasar a convertirse en una empresa en la que la práctica totalidad del accionariado pertenecía a la propia ciudad a través de su Ayuntamiento.

Tabla 56.- Miembros del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (del 1 de enero de 1974 hasta el 18 de octubre de 1981)		
Nombre	Cargo	Años
José María Muguruza Irisarri	Presidente	1973-1981
Antonio Urquidi Astondo	Vicepresidente	1973-1981
Félix Azpilicueta Viguera	Vocal	1973-1981
José María Maquibar Arrillaga	Vocal	1973-1981
José María Egaña Loidi	Vocal	1973-1981
Joaquín Peñalosa Méndez	Vocal	1973-1981
Joaquín Peñalosa Méndez	Director-Gerente	1973-1979
Enrique Isusi Gutiérrez	Director-Gerente	1979-1981
José Ramón Machimbarrena Calvar	Secretario	1973-1981
Fuente: <i>Memorias privadas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1940-1948</i>		

¹⁴⁶⁵ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 54.

¹⁴⁶⁶ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 18.

¹⁴⁶⁷ *Deia*, 20 de octubre de 1981, p. 10.

10.5.- LOS ASPECTOS TÉCNICOS

Dada la penuria financiera que atravesó la Compañía del Tranvía de San Sebastián entre 1974 y 1981, las inversiones para la renovación del material móvil y los equipos se limitaron al mínimo imprescindible en este periodo.

El capítulo principal de las inversiones se destinó a la renovación del parque de autobuses, ya que en esos años se adquirieron veintitrés nuevos coches, la mayoría del modelo Pegaso 6035.

La primera compra se realizó en abril de 1974, momento en que la Compañía del Tranvía de San Sebastián contrató con ENASA la adquisición de dieciocho nuevos coches del modelo Pegaso 6035. No deja de ser llamativa esta opción, cuando este vehículo, que ya en el momento de su nacimiento resultaba relativamente anticuado frente al SC-10 de la firma francesa Saviem desarrollado en esos mismos años, o el alemán 0-305 de la casa Mercedes, ya había sido superado por la propia Pegaso con sus modelos 6025 y 6050.¹⁴⁶⁸

En efecto, la disposición del motor del Pegaso 6035 obligaba a una altura del piso que dificultaba la subida y bajada de los viajeros, al ser preciso superar tres peldaños para acceder a su interior. En 1972 la empresa estatal lanzó el que denominó «autobús del futuro», el Pegaso 6050 y su versión corta, el 6025, notablemente más accesible, con un solo peldaño de entrada, gracias a la disposición trasera del motor. En defensa de la opción más conservadora de la Compañía del Tranvía es preciso señalar que estos nuevos vehículos, masivamente adquiridos por la EMT de Madrid y también por SALTUV en Valencia, pronto se demostraron poco fiables, debido a su motor mal dimensionado, en el que resultaban frecuentes las averías por calentamiento. Además, la situación del motor impedía la distribución de puertas tradicional en la empresa, con entrada por delante y salida por detrás. Por ello, la Compañía del Tranvía prefirió confiar en el anticuado pero experimentado Pegaso 6035, al igual que también hizo en esas mismas fechas la ciudad de Barcelona, con lo que, además, lograba mantener un parque de vehículos altamente unificado, lo que redundaba en una importante economía al simplificar las labores de mantenimiento y reducir las piezas de repuesto en almacenes.



Imagen nº 71: En los años setenta, la práctica totalidad de la flota de la Compañía del Tranvía de San Sebastián estaba compuesta por autobuses Pegaso del modelo 6035, como las unidades que aparecen en esta fotografía tomada en las cocheras de Ategorrieta. Archivo de *El Diario Vasco*.

¹⁴⁶⁸ César Ariño Plancharúa, *De Hispano a Pegaso, 100 años de transporte público en España*, pp. 156-201.

Los primeros nueve coches del nuevo pedido llegaron a San Sebastián en mayo de 1975 y, además de algunas novedades técnicas como el alumbrado interior mediante tubos fluorescente o un nuevo equipo de freno de mano neumático, incorporaban un nuevo sistema de pago por el que ya no resultaba preciso entregar un billete a los pasajeros, ya que éstos, al acceder al vehículo, y tras abonar el importe del viaje, pasaban por un tornó que contaba a los viajeros.¹⁴⁶⁹

La segunda parte del pedido de 1975 se recibió en San Sebastián entre los meses de julio y septiembre de 1975, lo que permitió dar de baja a las unidades más antiguas del parque, los Pegaso-Seida 5020 números 59 a 70, excepto el 63 que había sido habilitado como coche-escuela y que se mantuvo en activo hasta 1982.¹⁴⁷⁰ Los restantes coches de este tipo, números 1 a 6 carrozados por Irizar, permanecieron asignados a la línea de Alza hasta su venta en febrero de 1976.¹⁴⁷¹

En julio de 1975, ante la tendencia a la baja en la ocupación de los autobuses y frente a la perspectiva de implantar nuevas líneas de menor demanda, la Compañía del Tranvía decidió ensayar un autobús del nuevo modelo Pegaso 6025, de diez metros de longitud y con capacidad para 77 personas.

Fruto de estos ensayos, el Consejo de Administración decidió, en un primer momento, adquirir hasta seis unidades de este modelo.¹⁴⁷² Sin embargo, tras tener noticias del mediocre resultado que estaban ofreciendo estos autobuses en Madrid y Valencia, decidieron solicitar a ENASA un nuevo coche para realizar con él diversos ensayos en la prevista línea a Ayete, con un trazado de especial dureza. Estas pruebas se verificaron el 9 de diciembre de 1976, con resultado satisfactorio, aunque se constató un deficiente comportamiento en el turbo compresor, por lo que solicitaron a la casa constructora la realización de diversas modificaciones para, en caso de corregirse dichos problemas, adquirir tres unidades.¹⁴⁷³



Imagen nº 72: En 1977 la Compañía del Tranvía adquirió tres coches de un nuevo modelo, el Pegaso 6060, que no dio el resultado esperado. Fotografía de Juanjo Olaizola Elordi.

¹⁴⁶⁹ Unidad, 8 de junio de 1975, p. 5 y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, pp. 57, 59 y 60B.

¹⁴⁷⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, p. 71B.

¹⁴⁷¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, p. 72B.

¹⁴⁷² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, p. 64.

¹⁴⁷³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, p. 84.

Fruto de las modificaciones propuestas por la Compañía del Tranvía de San Sebastián y por la experiencia en otras empresas, Pegaso desarrolló una variante del modelo 6025 denominada 6060 que fue adquirida, entre otras, por la EMT de Madrid. Por su parte, la empresa donostiarra confirmó, el 4 de marzo de 1977, la adquisición de tres unidades que, matriculadas del 1 al 3, fueron entregadas en junio del mismo año. Sin embargo, pese a las modificaciones realizadas sobre el 6025, nada más entrar en servicio fue preciso realizar diversas reformas para evitar el calentamiento de los motores, lo que nunca llegó a solucionarse de forma definitiva, motivo que desencadenaría la baja prematura de estos coches en 1987, con tan solo una decena de años de servicio.¹⁴⁷⁴

Ante el deficiente resultado de los nuevos autobuses de ENASA, la última adquisición de la Compañía del Tranvía en su etapa de empresa privada se dirigió nuevamente al experimentado modelo Pegaso 6035. En una época en la que todavía era poco factible la importación de vehículos extranjeros más evolucionados, sobre todo para pedidos cortos, la empresa donostiarra adquirió en 1980 dos nuevos coches que, a diferencia de los anteriores, tenía un diseño específico pensado para la línea de Rentería, con puerta delantera y central, lo que permitía disponer de una amplia zona de asientos para los viajeros que realizasen los trayectos más largos. Esta disposición, común en Barcelona, también fue aplicada al coche 147 tras su reconstrucción en 1980 al haber sido destruida su carrocería en un incendio y, un año más tarde, se realizó la misma operación en el autobús 142. Aunque esta nueva disposición suponía una disminución de las plazas efectivas, ya que al aumentar las sentadas de 27 a 44, los viajeros de pie pasaban de 63 a tan solo 28, ésta merma no resultaba un gran problema en una línea como la de Rentería en la que el descenso de la demanda había sido brutal en este periodo. Por el contrario, la empresa esperaba con esta mejora en el confort podría recuperar viajeros que en estos años se habían pasado a otros medios alternativos.¹⁴⁷⁵

Tabla 57.- Material móvil de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en servicio el 31 de diciembre de 1981

Número	Cantidad	Modelo	Carrocería	Año
7-15 y 17-18	11	Pegaso 6035	Ciscar	1967
101-120 y 122-124	23	Pegaso 6035	Hugas	1969
125-135	11	Pegaso 6035	Maiso	1971
137-147	11	Pegaso 6035	Maiso	1973
149-166	18	Pegaso 6035	Maiso	1975
1-3	3	Pegaso 6060	Maiso	1977
167-168	2	Pegaso 6035	Maiso	1980

Fuente.- Elaboración autor

De este modo, el parque de autobuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en el momento de su municipalización se situaba en un total de 79 unidades. En cuanto a su edad media, ésta era de 9,8 años, cifra relativamente elevada que venía determinada por el inicio de la crisis de demanda, acentuada a partir de 1975 y que se tradujo en una sequía inversora que frenó la constante renovación de los ejercicios

¹⁴⁷⁴ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, pp. 91 y 94.

¹⁴⁷⁵ ACTSS, *Memoria privada*, 1980, p. 6.

anteriores. De hecho, es significativo el contraste entre los cinco primeros años de la década de los setenta, en los que, en coincidencia con el proceso de sustitución de los trolebuses, se habían puesto en servicio 42 nuevos autobuses, mientras que en los restantes cinco años tan solo se adquirieron cinco unidades.

Junto a las actuaciones efectuadas en la renovación del parque móvil, la Compañía del Tranvía también realizó algunas inversiones en equipos, sobre todo en aquellos que permitieron reducir la mano de obra. Este es el caso de los nuevos surtidores de gasoil, los equipos para el lavado automático de los coches o los sistemas de aspiración para sus interiores.¹⁴⁷⁶

Una de las inversiones más importantes realizadas en este periodo fue el de la implantación, en 1978, de equipos de comunicación por radio en todos los autobuses. Con esta instalación, la empresa logró mejorar la regulación del servicio y, además, la rápida transmisión de consignas en caso de emergencia como manifestaciones y cortes de calles. Con la ayuda de un discreto automóvil, también dotado de emisora, los inspectores podían tener constancia inmediata del inicio de disturbios, para ordenar rápidamente el desvío de las líneas y evitar ataques a los autobuses.¹⁴⁷⁷ Debe tenerse en cuenta que, además de los incendios antes señalados, era común que en las algaradas callejeras los vehículos de la Compañía del Tranvía sufrieran otros daños menores pero de una cuantía económica importante, como la rotura de lunas o el rajado de los neumáticos. Por ejemplo, en este último caso, la reposición de cada unidad tenía un coste de 12.000 pesetas.¹⁴⁷⁸



Imagen nº 73: En los años setenta se implantaron los primeros carriles bus de la ciudad, actuación no exenta de polémica. Archivo de *El Diario Vasco*.

¹⁴⁷⁶ ACTSS, *Memoria privada*, 1980, p. 6.

¹⁴⁷⁷ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, p. 98B.

¹⁴⁷⁸ *El Diario Vasco*, 12 de julio de 1978, p. 12.

Por último, cabe señalar que, el Ayuntamiento de San Sebastián tomó en estos años las primeras medidas para intentar agilizar la circulación de los autobuses que, resultaba caótica dada la creciente congestión viaria y el abuso de la doble y hasta la triple fila de aparcamiento, ante la falta de vigilancia por parte de la policía municipal. No hay que olvidar que éste era el principal problema de los transportes urbanos de la ciudad, ya que incidía, por una parte, en la reducción de la productividad y, por otra, en la caída de la demanda ante unos desplazamientos que, apenas eran más rápidos que los realizados a pie. De hecho, como confesaba el propio director de la Compañía en una entrevista concedida al diario *La Voz de España*, la velocidad comercial de los autobuses en los tramos urbanos apenas superaba los 10 kilómetros por hora y, en el caso de la línea de Gros, ni tan siquiera alcanzaba los 9 kilómetros por hora. «Tenemos una velocidad comercial menor que cuando existían los tranvías tirados por caballos» llegó a afirmar Joaquín Peñalosa.¹⁴⁷⁹

Entre las medidas adoptadas por el Ayuntamiento para intentar paliar la situación se encontraban el establecimiento de direcciones únicas en algunas de las principales arterias de la ciudad como la calle Urbietta, así como la completa reordenación del tráfico en el barrio de Gros, operación realizada en 1980. Pero la actuación más importante fue, sin duda, la implantación de los primeros carriles exclusivos para autobuses y taxis.

El primer carril bus se implantó a lo largo de la calle Urbietta, en sentido centro-Amara, el 2 de junio de 1974. Esta infraestructura, durante muchos años la única de la ciudad, tenía la particularidad de estar establecida en el sentido contrario al general de la circulación en esta importante arteria.¹⁴⁸⁰

Tras la positiva experiencia del carril bus en la calle Urbietta, el Ayuntamiento decidió ampliar esta medida a una de las arterias más congestionadas de la ciudad, la calle San Martín, una de las principales entradas al centro urbano en la que la velocidad media no superaba los siete kilómetros por hora como consecuencia del abuso de la doble fila y la carga y descarga incontrolada. El nuevo carril bus, impulsado por el concejal de tráfico Carlos García Cañibano inició su andadura el 16 de octubre de 1979 no sin recibir durísimas críticas de vecinos y comerciantes de la zona atemorizados por el impacto que podría suponer en sus negocios la pérdida de 34 plazas de aparcamiento y la limitación a la posibilidad de estacionar de la forma caótica en que se hacía hasta entonces. Así, la prensa publicó titulares como «Los descubrimientos del señor García» o «Las ideas geniales del señor concejal de Tráfico» en las que manifestaba la más rotunda oposición a la medida, e incluso se atrevía a sugerir su implantación en la calle en que residía el citado edil, lo que sin duda refleja la mentalidad de la época, que veía a los transportes públicos como una rémora del pasado ante el pujante porvenir del automóvil.¹⁴⁸¹

¹⁴⁷⁹ *La Voz de España*, 6 de enero de 1976, p. 6.

¹⁴⁸⁰ *Unidad*, 15 de mayo de 1974, p. 10 y AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 27, p. 46.

¹⁴⁸¹ *El Diario Vasco*, 13 de octubre de 1979, p. 4, 14 de octubre de 1979, p. 10 y 20 de octubre de 1979, p. 8, *La Voz de España*, 17 de octubre de 1979, p. 6.

11.- LA COMPAÑÍA DEL TRANVÍA, EMPRESA MUNICIPAL (1981-2010)

Desde octubre de 1981 hasta nuestros días, el capital social de la Compañía del Tranvía de San Sebastián ha estado en manos de un único accionista; el Ayuntamiento de la capital guipuzcoana. Esta institución impuso paulatinamente un nuevo modelo de gestión en el que, antes que el beneficio de la explotación, han primado los aspectos de carácter social. De este modo, en este periodo creció el número de líneas en explotación con el propósito de servir con el transporte público nuevas zonas de expansión urbana, al mismo tiempo que se ha fomentado el autobús mediante la implantación de políticas tarifarias más atractivas con las que, además, se apoya a los más desfavorecidos.

El resultado de estas políticas se ha traducido en el aumento continuado del déficit de explotación, algo por otra parte consustancial a todos los transportes urbanos europeos, aunque se ha sabido mantener dentro de unos niveles que, en la actualidad, se encuentran entre los más bajos de España. Por otra parte y como es natural, el nuevo propietario de la empresa decidió centrar su actividad exclusivamente en el ámbito del término municipal de San Sebastián, lo que supuso la cesión a otras empresas de la que antaño había sido la línea estrella de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, la de Rentería y su hijuela a Beraun, pero que desde finales de los años setenta se había convertido en un pesado lastre.

Centrada su actividad en el ámbito exclusivamente urbano, la Compañía del Tranvía de San Sebastián ha logrado incrementar en estos años su número de clientes, tras largos años de constante descenso de la demanda. Este ciclo se inició en 1981 con menos de veinte millones de viajeros en los servicios urbanos, para alcanzar en 2010 los veintinueve millones de pasajeros.

Por otra parte, la Compañía del Tranvía ha mantenido en estos años de gestión municipal una constante política de renovación y modernización de sus activos. La incorporación a su flota de los autobuses de piso bajo o los coches articulados, la utilización de biocombustibles, la construcción de nuevas cocheras en Marrutxipi que, en 2003 dieron el relevo a las centenarias instalaciones de Ategorrieta, la implantación de las tarjetas de pago inteligentes, la transformación de sus líneas más importantes en eficaces servicios de gran capacidad hacia el modelo BRT (Bus Rapid Transit) o la introducción de una nueva imagen de marca, bajo el logotipo Dbus, son algunos de los hitos más destacados de este periodo.

11.1.- LOS INICIOS DE LA EMPRESA MUNICIPAL

Entre los años 1981 y 1990, el consistorio donostiarra fue gobernado por los alcaldes de adscripción nacionalista Jesús María Alkain Martikorena, Ramón Labayen Sansinenea y Xabier Albiertur Marín, los dos primeros pertenecientes al PNV y el último a Eusko Alkartasuna (EA), partido fruto de una escisión de la anterior organización en 1986. Los dos primeros ostentaron además la presidencia del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián.

En cualquier caso, es importante señalar que las citadas formaciones, pese a ser las más votadas, nunca contaron con mayoría absoluta, lo que les obligaba a pactar con otras organizaciones políticas lo que, a su vez, quedó reflejado en el propio Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía. Así, bajo la presidencia de Alkain, el órgano rector contaba con representación de todos los partidos presentes en el Ayuntamiento, distribuidos en dos miembros de HB, otros dos de CI, uno de EE, otro del PSE y dos del PNV, partido al que también pertenecía el presidente. Además, por primera vez en la historia de la empresa, los trabajadores también tenían presencia en

el Consejo, con dos representantes del sindicato UGT y uno de Comisiones Obreras.¹⁴⁸²

Tabla 58. Número de concejales en el Ayuntamiento de San Sebastián			
Candidatura	1979	1983	1987
PNV	9	10	2
PSE	4	7	5
EA			7
HB	6	5	6
AP	2	3	3
EE	3	2	5

Durante los dos años de presidencia de Jesús María Alkain, el principal objetivo de sus nuevos rectores fue el de contener al máximo el déficit de la explotación. Para ello, a partir del 1 de enero de 1982 se implantaron nuevas tarifas, de modo que el precio del billete urbano pasó a costar 21 pesetas, mientras que el de la línea de Rentería alcanzó, a partir del 1 de febrero del mismo año, el precio de 28 pesetas.¹⁴⁸³

Un año más tarde, un nuevo incremento de tarifas, en vigor desde el 15 de enero de 1983, elevó el precio del billete urbano a 25 pesetas y el de la línea de Rentería a 35 pesetas. En consecuencia, gracias a la mejora del ingreso proporcionada por los nuevos precios, así como al ligero aumento de viajeros registrado en estos dos años, fue posible reducir el déficit y situar el coeficiente de explotación en el 101. De hecho, en 1983 la explotación de las líneas urbanas llegó a ser, por última vez en la historia de la empresa, rentable, al generar un superávit de 14.873.017 pesetas, mientras que las líneas a Rentería, antaño las más productivas de la Compañía del Tranvía, fueron el principal lastre en sus resultados, al producir su explotación una pérdida cifrada en 21.932.334 pesetas.¹⁴⁸⁴

No cabe duda que, en buena medida, estos razonables resultados fueron fruto de la contención del gasto y el aumento de la productividad. El principal incremento de los gastos en este periodo se limitó a algunas concesiones y mejoras otorgadas a la parte social tras la municipalización, sobre todo en los capítulos de antigüedad, plus de nocturnidad y horas de descanso. Por otra parte, los servicios no experimentaron grandes variaciones respecto al periodo anterior, siendo las principales novedades la incorporación del servicio de un antiguo concesionario a Errondo a la línea de Ayete, implantada el 14 de junio de 1982, la supresión del paso de la línea de Eguía por la estación del Norte desde el 2 de noviembre del mismo año, y el refuerzo y prolongación del servicio en algunos itinerarios, como el de Venta Berri a la Avenida de Zarauz, o la de Intxaurre hasta Bustintxulo. Además, a partir del 23 de agosto de 1982 el Ayuntamiento de Rentería obligó a prolongar todos los servicios de esta localidad hasta el barrio de Gabierrota, recorrido poco productivo, dada la baja densidad de población de la zona, lo que repercutía en los pobres resultados de esta línea.¹⁴⁸⁵

Pese a la política de contención del gasto, la Compañía del Tranvía de San Sebastián no pudo eludir las inversiones imprescindibles para rejuvenecer su parque de autobuses, envejecido como consecuencia de la falta de recursos que ahogó su gestión en los últimos años de titularidad privada y acentuada por la pérdida de vehículos que provocaban las algaradas callejeras en estos años.

¹⁴⁸² ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 54.

¹⁴⁸³ ACTSS, *Memoria privada, 1982*, p. 4.

¹⁴⁸⁴ ACTSS, *Memoria privada, 1983*, pp. 4 y 8.

¹⁴⁸⁵ ACTSS, *Memoria privada, 1982*, pp. 3-4 y *1983*, pp. 3-4.

Entre 1982 y 1983, la Compañía del Tranvía de San Sebastián incorporó a su parque catorce autobuses de un nuevo modelo, el Pegaso 6038. Para la financiación de los siete primeros, se recurrió a un préstamo de 75 millones de pesetas por parte de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián,¹⁴⁸⁶ mientras que los restantes fueron sufragados gracias al abono de 63.825.840 pesetas por parte del Ayuntamiento, en compensación por el déficit de los años 1978 y 1979.¹⁴⁸⁷ De este modo, la edad media de la flota pasó a ser de nueve años y seis meses.¹⁴⁸⁸

11.2.- EL FINAL DE LAS LÍNEAS A RENTERÍA Y BERAUN

Tras las elecciones de 1983, el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía pasó a ser presidido por el nacionalista Ramón Labayen, acompañado por otros dos consejeros del PNV, mientras que HB, PSE, EE y PDP se repartían otras cuatro vocalías. Al mismo tiempo, la representación sindical se vio incrementada con la incorporación del presidente del Comité de Empresa, perteneciente al sindicato UGT.¹⁴⁸⁹ Curiosamente, el partido de tendencias más conservadoras, el PDP (Partido Demócrata Popular), fue el más innovador, ya que por primera vez en el centenario de años de historia de la empresa, una mujer, la concejal María José Usandizaga Rodríguez, pasaba a formar parte de su máximo órgano rector.

Entre los temas planteados al nuevo Consejo de Administración, se encontraba el de las deficitarias líneas a Rentería y Beraun. Dado que, a diferencia de la época de gestión privada, tras la municipalización de la Compañía su capital y, por tanto, la cobertura de las insuficiencias económicas, correspondía únicamente a la ciudad de San Sebastián, los rectores de la empresa entendían que no debían sufragar las pérdidas que generaban dos servicios de carácter interurbano.

En la primera reunión celebrada por el renovado Consejo de Administración el 17 de octubre de 1983 su nuevo vicepresidente, el representante de EE Pedro Ruiz Balerdi señaló que «viéndose claramente como las pérdidas de la Sociedad estaban originadas por la línea de Rentería, el Consejo debería ir tomando conciencia de la posibilidad de desgajarla, creándose una sociedad en la que pudieran estar incluidos los Ayuntamientos de San Sebastián, Pasajes y Rentería y la Diputación Foral de Guipúzcoa».¹⁴⁹⁰

En base a la propuesta de Ruiz Balerdi, la dirección de la Compañía del Tranvía realizó diversas gestiones ante la Diputación y los ayuntamientos de Rentería y Pasajes, sin resultados concluyentes. En consecuencia, y para intentar forzar la situación, el vocal de EE propuso plantear como ultimátum la supresión de las líneas de Beraun y Rentería a partir del 1 de enero de 1986.¹⁴⁹¹ Ciertamente, la evolución de estos servicios era cada día más negativa, con una progresiva pérdida de clientela que, desde los cerca de quince millones de pasajeros de 1973, había pasado en 1985 a tan solo cinco. Además, los conflictos sociopolíticos afectaban con especial virulencia a estos servicios y, de hecho, en ellos 22 autobuses sufrieron diversos atentados entre 1982 y 1989, incluida la completa destrucción de 16 coches.

Como resultado del ultimátum, la Diputación Foral de Guipúzcoa, que en virtud a la aprobación de la Ley de Territorios Históricos había pasado a ser la competente en materia de transporte de viajeros interurbano por carretera, convocó, en octubre de 1985, a los ayuntamientos afectados para estudiar la problemática de las líneas de Beraun y Rentería. Los consistorios de Pasajes y Rentería se mostraron unánimes en la defensa del servicio y en su mantenimiento por parte de la Compañía del Tranvía pero, al no disponer de recursos, consideraban que debía ser la Diputación la que

¹⁴⁸⁶ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 64B.

¹⁴⁸⁷ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, pp. 64B, 68B, 69 y 71.

¹⁴⁸⁸ ACTSS, *Memoria privada, 1983*, p. 5.

¹⁴⁸⁹ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 75.

¹⁴⁹⁰ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 76B.

¹⁴⁹¹ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, pp. 75 y 111.

financiase las pérdidas.¹⁴⁹² Ante el tímido avance de las negociaciones, el 26 de diciembre de 1985 el Consejo de la Compañía del Tranvía decidió posponer la paralización de estos servicios hasta el 31 de enero de 1986.¹⁴⁹³

La presión ejercida por la Compañía del Tranvía dio finalmente fruto al acordar la Diputación Foral, en enero de 1986, abonar el 50% del déficit de explotación de las líneas de Rentería y Beraun y, de hecho, el 24 de junio del mismo año abonó a la empresa concesionaria 18.262.168 pesetas correspondientes a la mitad de las pérdidas del ejercicio de 1985.¹⁴⁹⁴

Con el propósito de contribuir a contener el déficit de estas líneas, en las que la demanda era muy inferior a la oferta, la Compañía decidió modificar la frecuencia, al pasar de 7 a 10 minutos la frecuencia de paso, lo que permitía prescindir de un coche para atender el servicio. De este modo, las pérdidas en 1986 se redujeron en estos trayectos a 25.538.390 pesetas pero, de forma unilateral, la Diputación decidió, en lugar de abonar la mitad del déficit a la que se había comprometido, aportar únicamente la cifra de diez millones de pesetas, al estar en desacuerdo respecto a la imputación de algunas partidas de gastos.¹⁴⁹⁵

Roto el entendimiento con la Diputación, los rectores de la Compañía del Tranvía, cuyo Consejo de Administración se había modificado nuevamente tras las elecciones de 1987, decidió centrar sus esfuerzos en la prestación del servicio de transporte urbano a los ciudadanos de San Sebastián y abandonar definitivamente las líneas interurbanas. Bajo la presidencia del primer Teniente de Alcalde, Enrique Arana, el nuevo órgano rector reflejaba la nueva correlación de fuerzas tras los comicios, marcada por el ascenso de Eusko Alkartasuna, partido fruto de la escisión del PNV en 1986, que pasó a ostentar, además de la presidencia, dos vocalías. La vicepresidencia pasó a manos del PSE que contaba con otro vocal más, mientras que el resto de las fuerzas políticas con representación municipal, EE, AP y PNV contaban con un miembro. Por primera vez, HB, organización política de la izquierda abertzale que reiteradamente se había negado a condenar los múltiples atentados que sufrían en estos años los vehículos de la empresa, quedó fuera del Consejo de Administración.¹⁴⁹⁶

De acuerdo con la nueva orientación del negocio, a finales de 1987 se entablaron las primeras negociaciones con otras empresas de autobuses interurbanos con presencia en la zona, como era el caso de la heredera de la antigua Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías, Interbús, que explotaba una concesión desde San Sebastián a Irún y Fuenterrabía, y la sociedad Hijos de Antonio Areizaga, con servicios desde Pasajes de San Pedro a Hernani pasando por la capital guipuzcoana. Pronto esta última opción se convirtió en la más atractiva, ya que el Ayuntamiento de San Sebastián estaba interesado en ampliar el radio de acción de la Compañía del Tranvía a los barrios de Loiola y Martutene, hasta entonces atendidos exclusivamente por los autobuses de Areizaga, por lo que la cesión de las líneas de Rentería y Beraun podía convertirse en una interesante compensación a la pérdida de viajeros que le supondría la ruptura de su monopolio en dichos barrios.¹⁴⁹⁷

A lo largo de 1988 y buena parte de 1989, la Compañía del Tranvía negoció con Areizaga la modificación de sus servicios a Hernani, que pasarían de una frecuencia de diez minutos a otra de veinte. A cambio, la empresa donostiarra le cedería la línea de autobuses a Beraun y establecería un nuevo servicio, con una frecuencia inicial de veinte minutos, a los barrios de Loiola y Martutene. En principio, Interbús mostró su

¹⁴⁹² ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 119B.

¹⁴⁹³ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 124.

¹⁴⁹⁴ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, pp. 124B-140B.

¹⁴⁹⁵ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, pp. 145 y 158.

¹⁴⁹⁶ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 154.

¹⁴⁹⁷ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 29, p. 6.

interés por hacerse cargo de la línea de Rentería, de la que sus coches eran competencia directa.¹⁴⁹⁸

Sin embargo, mientras avanzaban las negociaciones, la situación de las líneas interurbanas de la Compañía del Tranvía se hizo cada día más insostenible. Desde 1985 la línea de Alza, con 3.971.000 viajeros le había arrebatado el histórico primer puesto en el ranking de demanda de la empresa y, en consecuencia, se decidió un nuevo recorte de las frecuencias que, a partir del 14 de enero de 1989, se fijó en un servicio cada treinta minutos. La decisión generó las naturales protestas por parte de los ayuntamientos afectados, por lo que, el 2 de mayo del mismo año se estableció la frecuencia en quince minutos, pero unos meses más tarde, el 18 de septiembre, como consecuencia de una brutal oleada de atentados contra los autobuses de la empresa, con ocho ataques a lo largo de ese mes, se implantó nuevamente la frecuencia de 30 minutos. Solo a partir del 15 de diciembre de 1989, a requerimiento de la Diputación, se recuperó la frecuencia de quince minutos.¹⁴⁹⁹

Finalmente, el 29 de septiembre, la Compañía del Tranvía alcanzó el definitivo convenio con los concesionarios privados de la zona para la definitiva transferencia de sus líneas interurbanas. Interbús, que atravesaba una situación muy delicada, renunció a participar en la operación de modo que la línea de San Sebastián a Rentería fue asumida por las empresas de Bernardo Iparraguirre Picabea, concesionaria del servicio de autobús de Oiartzun a Rentería y por Francisco Ruiz Berrozpe, titular de la concesión de Pasajes de San Juan a Rentería, empresarios que fundaron con este fin la sociedad Herribús. Por su parte, Hijos de Antonio Areizaga asumió la línea de San Sebastián a Beraun.¹⁵⁰⁰



Imagen nº 74: En 1990, la empresa Herribus se hizo cargo de la antigua línea de Rentería, en el pasado la estrella de la Compañía del Tranvía, pero, a partir de los años setenta, una de las principales generadoras de déficit. Fotografía de Juanjo Olaizola Elordi.

¹⁴⁹⁸ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 29, p. 23.

¹⁴⁹⁹ ACTSS, *Memoria privada*, 1989, p. 5.

¹⁵⁰⁰ ACTSS, *Memoria privada*, 1989, pp. 5-6.

Como fruto del citado acuerdo, a partir del 28 de febrero de 1990, la Compañía del Tranvía de San Sebastián cesó en la explotación de su centenaria línea a Rentería que, desde dicha fecha pasó a ser gestionada por la empresa Herribús. Por su parte, el servicio de Beraun fue asumido por la sociedad Hijos de Antonio Areizaga el 11 de marzo del mismo año y, ese mismo día, la Compañía del Tranvía implantó la nueva línea a Martutene.¹⁵⁰¹

11.3.- EL TRANSPORTE URBANO COMO SERVICIO SOCIAL

En contraste con el mandato de Jesús María Alkain, en el que la explotación del servicio de autobuses prestado por la Compañía del Tranvía mantuvo los criterios de gestión heredados de la empresa privada, orientados a la estricta contención del déficit, con la llegada del nuevo alcalde nacionalista, Ramón Labayen, se inició una nueva etapa en la que la actividad de la Compañía se supeditó a las nuevas políticas sociales impulsadas por el Ayuntamiento con el propósito de facilitar el acceso a un servicio considerado como esencial para la ciudadanía, a los estamentos más desfavorecidos.

El primer paso en esta nueva orientación del servicio fue la implantación de la gratuidad para jubilados y pensionistas establecida en todos los servicios urbanos de la Compañía. Las líneas interurbanas de Rentería y Beraun quedaron al margen. Esta medida, decidida por el Pleno Municipal el 12 de enero de 1984, entró en vigor el 1 de abril de dicho año y venía a complementar políticas similares impulsadas por el Gobierno Vasco, organismo que desde febrero de 1979, la aplicaba en la red de ferrocarriles autonómicos.¹⁵⁰²

Para la distribución de los nuevos pases gratuitos, la Compañía del Tranvía estableció una oficina provisional en los bajos del Ayuntamiento y contrató a seis secretarías durante un mes para poder hacer frente a la avalancha de solicitudes. Este nuevo título se otorgaba a todos los jubilados, pensionistas y mayores de 65 años que no estuvieran en activo y residieran en San Sebastián, sin discriminación alguna, quienes debían abonar 100 pesetas por la confección del carnet.¹⁵⁰³

El éxito de la medida adoptada por el nuevo Ayuntamiento no se hizo esperar y, en poco más de un mes, ya se habían expedido 13.237 carnets, cifra que resultaba superior a la de otras ciudades en las que también se había implantado la gratuidad para jubilados y pensionistas como el caso de Valladolid, si bien en la capital castellana solo se otorgaba a los pensionistas cuyos ingresos fueran inferiores al salario mínimo interprofesional. Dado que la distribución de los nuevos pases había supuesto una serie de gastos, sobre todo de personal, cifrados en 1.990.159 pesetas, e ingresos por valor de 1.323.700 pesetas al abonar cada beneficiario cien pesetas por el nuevo carnet, la operación se saldó en el primer mes con una pérdida de 666.459 pesetas.¹⁵⁰⁴

La gratuidad no supuso en los primeros años una merma sustancial de los ingresos de la Compañía ya que, hasta entonces, la utilización de sus servicios por parte de los colectivos favorecidos con esta medida no superaba el 4% del total de los viajeros de la Compañía. En cualquier caso, no resulta posible cuantificar con precisión la repercusión de esta medida ya que, pese a que la dirección de la empresa había solicitado expedir un billete por cada viaje con el fin de poder controlar la evolución de este nicho de demanda, el Consejo de Administración rechazó esta propuesta con el fin de agilizar el acceso al autobús y ahorrar el coste del papel y la tinta del propio ticket.¹⁵⁰⁵ De este modo, solo los muestreos realizados periódicamente por los

¹⁵⁰¹ ACTSS, *Memoria privada*, 1990, p. 2.

¹⁵⁰² ACTSS, *Memoria privada*, 1984, p. 4 y *El Diario Vasco*, 21 de febrero de 1979, p. 12.

¹⁵⁰³ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 85B.

¹⁵⁰⁴ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 90.

¹⁵⁰⁵ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 85B.

inspectores de la Compañía permiten conocer, de forma aproximada, el grado de utilización de los nuevos pases para jubilados y pensionistas que, durante su vigencia entre 1984 y 1992, pasó del 12,4% de los viajeros urbanos de pago al 26,6%.¹⁵⁰⁶

No cabe duda que, en buena medida, este crecimiento en la utilización de los servicios de la Compañía del Tranvía por parte de los jubilados y pensionistas se debía a la gratuidad del servicio, lo que generó gran número de viajes, en principio innecesarios, al convertirse el transporte público en un elemento de ocio, sobre todo los días de mal tiempo en el que era común la formación de pequeñas tertulias mientras paseaban sin rumbo por la ciudad en los autobuses. Para evitar este abuso, el consistorio donostiarra decidió implantar, a partir del 1 de enero de 1993, un bonobús especial para este colectivo, por el que cada trayecto pasaba a costar diez pesetas. La medida tuvo efectos inmediatos ya que «ha ocasionado que desaparezcan parte de los viajes superfluos». En efecto, a lo largo del año 1993 se perdieron un total de 1.551.800 viajes por parte de este colectivo, lo que representó una brusca disminución del 27,7%. El porcentaje respecto a los viajeros de pago quedó establecido en dicho ejercicio en el 16,36%.¹⁵⁰⁷



Imagen nº 75: Tras la municipalización, la Compañía del Tranvía introdujo un nuevo modelo de autobús en las calles de San Sebastián, el Pegaso 6038, una versión mejorada del fiable 6035. Fotografía de Juanjo Olaizola Elordi.

Tras la implantación de la gratuidad para los jubilados y pensionistas, el siguiente paso en las políticas sociales impulsadas por el Ayuntamiento fue el establecimiento del bonobús, con el que se pretendía facilitar la utilización del autobús a los viajeros habituales.

Como se ha señalado, desde sus inicios, la Compañía había implantado diversos sistemas de abono, pero su utilización disminuyó progresivamente, sobre todo a partir de los años veinte, de modo que, a principios de los ochenta, el único título disponible era un abono obrero anual con el que se obtenía un descuento del 30%. Sin embargo, la utilización de este pase era prácticamente testimonial ya que el cliente tenía que

¹⁵⁰⁶ ACTSS, *Memoria privada*, 1984, p. 2 y 1992, p. 3.

¹⁵⁰⁷ ACTSS, *Memoria privada*, 1993, p. 3.

abonar íntegramente la totalidad del importe a principios de año y, además, no podía recuperar el valor de los viajes no realizados por enfermedad o cualquier otra circunstancia.¹⁵⁰⁸

Tras la municipalización del capital de la Compañía, los nuevos rectores pronto mostraron su interés por implantar en los autobuses urbanos los bonobuses que comenzaban a ser comunes en otras ciudades, tras la experiencia pionera de Barcelona en 1978,¹⁵⁰⁹ como Madrid, donde se implantó en 1979, Valencia, Santander y Sevilla, en 1982, Zaragoza y Málaga en 1983 o Vigo en 1984.¹⁵¹⁰

La primera referencia respecto a la implantación del bonobús en San Sebastián tuvo lugar el 25 de enero de 1982, fecha en la que el vicepresidente del Consejo de Administración, Juan José Mantxola, señaló que la Compañía debería «fomentar el uso del autobús mediante la venta de tacos de billetes o tarjetas a precios reducidos». Sin embargo, la dirección de la empresa, consideraba que la medida repercutiría negativamente sobre la cuenta de resultados, ya que no esperaban que la medida generase un notable incremento de la demanda que pudiera compensar la pérdida de recaudación unitaria.¹⁵¹¹ De este modo, el tema quedó momentáneamente aparcado dada la prioridad marcada en esos momentos por los rectores de la empresa, de centrar sus objetivos en la contención del déficit.

La llegada de Ramón Labayen a la alcaldía reactivó el interés por la implantación de sistemas de abono por lo que, el 27 de diciembre de 1983, a instancias del nuevo vicepresidente Pedro Ruiz Balerdi, el Consejo de Administración encomendó al director de la Compañía el estudio de un sistema de abonos, en principio de carácter anual de libre circulación que, para resultar menos gravoso para el usuario, podría pagarse en cuotas mensuales.¹⁵¹²

En respuesta a esta solicitud, Enrique Isusi elaboró un completo informe, en el que proponía la implantación de un abono anual de libre circulación y pago mensual, por importe de 2.400 pesetas al mes, con lo que cada viaje, de realizar cuatro desplazamientos diarios de lunes a sábado, tendría un coste para el cliente de 24 pesetas, mientras que el billete ordinario debería costar treinta pesetas.¹⁵¹³ La propuesta no era, desde luego, muy generosa, sobre todo si se tiene en cuenta que en aquel momento el billete ordinario tenía un coste de 25 pesetas, pero representó un primer paso para el estudio de nuevas alternativas que pronto se centraron en la opción del bonobús multiviaje para diez desplazamientos. De hecho, al mes siguiente se ensayó en las cocheras de Ategorrieta un modelo de canceladora para los nuevos títulos y, el 20 de febrero de 1984, el Consejo de Administración aprobó la implantación de este sistema, lo que exigiría la adquisición de 63 máquinas de este tipo, con un coste estimado de doce millones de pesetas.¹⁵¹⁴

Sin embargo, el bonobús tuvo que superar un grave inconveniente antes de su definitiva implantación: la venta de los propios bonos. La Compañía carecía de puntos de distribución y la compra a los conductores-perceptores no parecía la opción más adecuada, ya que se perdería una de las ventajas del sistema: la mayor rapidez en la entrada de los viajeros al autobús. Por ello, en principio, se estudió la posibilidad de aprovechar la red de estancos de la Tabacalera, tal y como se hacía en otras ciudades, pero el Consejo de Administración consideró que la comisión solicitada, del 6%, resultaba excesiva. Asimismo, se mantuvieron reuniones con la Once y con

¹⁵⁰⁸ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 69B.

¹⁵⁰⁹ Marc Andreu et al. *La ciutat transportada*, p. 275.

¹⁵¹⁰ Hermenegildo Cerezo Rabadán, *Tranvías, trolebuses y autobuses, la empresa municipal de transportes de Valencia*, p. 193 y *20 Minutos*, 27 de noviembre de 2009, p. 4.

¹⁵¹¹ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 60B.

¹⁵¹² ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 82.

¹⁵¹³ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 83B.

¹⁵¹⁴ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 85.

diversas entidades bancarias, sin resultados concluyentes, por lo que finalmente se decidió, de acuerdo con la Caja de Ahorros Municipal, instalar en las 22 oficinas que disponía esta entidad en San Sebastián, máquinas automáticas para su venta, operación que exigió una inversión adicional de otros 10.350.000 pesetas.¹⁵¹⁵

Una vez superado este escollo, todo estaba preparado para el establecimiento de los nuevos títulos de transporte, que el Ayuntamiento pretendía realizar el 22 de enero de 1985, en coincidencia con la implantación del nuevo sistema de regulación del aparcamiento en las calles de la ciudad, la OTA. Sin embargo, las nuevas tarifas previstas no fueron aprobadas por la Comisión de Precios del Gobierno Vasco hasta el 11 de febrero y, en esa misma fecha entró en vigor el nuevo bonobús que, pronto alcanzó el favor del público hasta alcanzar, en ese mismo año de 1985, un porcentaje del 65,4% de utilización, gracias a que su uso representaba un ahorro por viaje del 28% al costar 25 pesetas, frente a las 35 pesetas del billete ordinario.

Tabla 59.- Evolución de los precios y del coste real del servicio de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1985-1992)								
Año	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Precio billete ordinario	35	45	50	53	55	60	65	75
Precio viaje con bonobús	25	280	30	34	35	37,5	40	43,5
Coste real del servicio por viajero transportado	31,7	34,8	37,5	41,5	45,9	48,9	53,8	58,9

Fuente: *Memorias privadas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1985-1992*

Tabla 60.- Tarifas del transporte urbano en otras ciudades españolas en 1987									
	Mála-ga	Sevilla	Valencia	Vigo	Santan-der	Valla-dolid	Barce-lona	Alicante	Donostia
Ocasional	60	55	55	46	45	45	50	50	50
Bonobús	36	34	37.5	39	30	31,5	33	35	30

Fuente: ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración N° 28, p. 168B.*

11.4.- LA EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS (1983-1990)

Frente a los dos primeros años de gestión municipal de la Compañía del Tranvía, en que el principal objetivo fue la contención del déficit, las políticas sociales impulsadas desde el Ayuntamiento de San Sebastián tuvieron como consecuencia un notable incremento de las pérdidas, que pasaron de las 7.059.317 pesetas de 1983 a las 334.440.770 de 1990.

En efecto, las políticas tarifarias impulsadas desde el Ayuntamiento de San Sebastián favorecieron el uso del bonobús, cuyo precio por viaje era inferior al coste real, cifra obtenida por la división entre los gastos anuales y el total de viajeros que utilizaron sus servicios en el ejercicio. Por el contrario, el billete ordinario mantuvo un coste superior al que habría exigido una tarifa de equilibrio. De este modo, el transporte urbano se había convertido en un medio de redistribución de la renta ya que los clientes ocasionales y los propios contribuyentes, subvencionaban a los usuarios más asiduos

¹⁵¹⁵ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración N° 28, p. 98.*

y, sobre todo, a los jubilados y pensionistas que, como ya se ha señalado, viajaban gratis.

Pese al sobreprecio respecto al coste real del servicio, el margen de beneficio del billete ordinario resultaba insuficiente para compensar la gratuidad de los jubilados y el menor precio del bonobús, máxime cuando su utilización únicamente representaba el 22,1% de los viajeros transportados. En consecuencia, las políticas sociales impulsadas por el Ayuntamiento tuvieron una repercusión directa sobre la cuenta de resultados de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, cuyo coeficiente de explotación alcanzaba en 1990 un índice del 134,7. Además, la implantación del bonobús no se tradujo en un incremento del número de clientes que pudiera compensar la rebaja del precio. Por el contrario, como ya había anunciado en 1982 el director de la empresa, el número de pasajeros se mantuvo estable, con alrededor de veinte millones de viajes anuales en las líneas urbanas.

Tabla 61.- Evolución de la demanda de la Compañía del Tranvía de San Sebastián según el título de transporte (1982-1992)

Año	Viajeros billete ordinario	Viajeros Bono-bus	Total viajeros urbanos de pago	Jubilados y pensionistas	Viajeros Interurbanos	Total
1982	19.882.680		19.882.680		5.676.671	25.559.351
1983	20.481.335		20.481.335		5.635.510	26.116.845
1984	20.678.995		20.678.995	2.564.195	5.527.499	28.770.689
1985	9.454.829	11.279.445	20.734.274	2.260.035	5.191.503	28.185.812
1986	7.637.164	13.229.403	20.866.567	2.691.788	4.923.362	28.481.717
1987	7.205.689	13.434.938	20.640.627	4.644.141	4.521.292	29.806.060
1988	7.031.561	12.687.164	19.187.725	4.563.882	3.803.601	28.086.208
1989	7.067.743	12.619.960	19.687.703	4.584.945	2.728.670	27.001.318
1990	6.980.498	13.779.285	20.759.783	5.223.684	492.034	26.475.501

Fuente: *Memorias privadas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1982-1992*

Mientras que la implantación de la gratuidad para jubilados y pensionistas y el bonobús suponían un freno al crecimiento de los ingresos, pese a los sucesivos aumentos del precio del billete realizados en consonancia al incremento del IPC, los gastos se elevaron en estos años de forma continuada. Sin duda, el principal factor en este sentido fue el capítulo del personal, que ya en 1987 representaba el 76% de este concepto.¹⁵¹⁶

Es preciso tener en cuenta que, en el momento de la municipalización, los salarios de los trabajadores de la Compañía del Tranvía eran inferiores a los de otras empresas del sector. Por ello, en estos primeros años de gestión pública, la principal aspiración de su plantilla era lograr la equiparación salarial con los empleados del Ayuntamiento que, en 1985 percibían un salario que, como media, era un 15% superior.¹⁵¹⁷ En consecuencia, en febrero de 1986 los tres sindicatos con representación en la empresa, UGT, ELA y CCOO, plantearon en la constitución de la mesa negociadora del convenio, el establecimiento de un proceso de equiparación con los empleados municipales en el plazo máximo de tres años.

¹⁵¹⁶ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, p. 166B.

¹⁵¹⁷ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, pp. 72 y 108.

La propuesta sindical fue aceptada por el Consejo de Administración en la sesión celebrada el 14 de marzo de 1986, y para ello se estableció un calendario de aumentos con el que la diferencia existente en los salarios, respecto a los trabajadores del ayuntamiento, se reduciría el primer año en un 50% el segundo en un 30% y el tercero en un 20%.¹⁵¹⁸ Sin embargo, el proceso fue más complejo de lo esperado y la definitiva equiparación no se alcanzó hasta la firma del Convenio Colectivo del año 1990.¹⁵¹⁹

El largo proceso de equiparación no estuvo exento de sobresaltos y salpicado de diversas huelgas y otras medidas de presión en defensa de los intereses de los trabajadores, como la vivida entre el 7 y el 11 de marzo de 1988, que paralizó por completo el servicio de autobuses en la ciudad.¹⁵²⁰ Sin embargo, en otras ocasiones los motivos por los que se convocaron paros fueron más peregrinos, como la exigencia de que las camisas de los uniformes fueran confeccionadas por *El Corte Inglés*, o que se abonasen como horas extraordinarias la participación en la cena a la que, en conmemoración del centenario de la Compañía, la empresa había invitado a todo el personal en el lujoso Hotel María Cristina, el 18 de julio de 1987.¹⁵²¹

Más llamativa resulta, si cabe, la convocatoria de paros intermitentes, convocada el 18 de octubre de 1988. En principio esta protesta tenía su origen en el incumplimiento de varios artículos del convenio, aunque la empresa consideraba que el principal detonante del conflicto fue la orden de suprimir la venta de bebidas alcohólicas en Centro Recreativo de la Compañía.

En efecto, el 24 de agosto de 1988 el director de la empresa, Enrique Isusi, había prohibido la venta de todo tipo de bebidas alcohólicas en el bar que operaba en el citado Centro Recreativo, tras un accidente de tráfico en el que se vio involucrado un conductor de la Compañía al que, tras practicarle la prueba de alcoholemia, arrojó una tasa de 1,72 mgr/cc, cuando en aquel momento, el máximo permitido a los profesionales de la conducción era de 0,8. La medida provocó la airada reacción de los sindicatos que, en una asamblea celebrada el 22 de septiembre decidieron exigir a la Dirección la expedición de vino y cerveza en dicho local. Incluso En defensa de su posición, algunos sindicalistas llegaron a afirmar que «de dicho local no sale nadie bebido» o que «es tan grave dejar de beber de golpe como emborracharse».¹⁵²²

Estos argumentos tan peregrinos pueden resultar chocantes, pero son reflejo de la mentalidad de la época, en la que la conciencia sobre los riesgos del alcohol al volante era todavía escasa. No hay que olvidar que, en la actualidad, el nivel máximo de alcohol en sangre permitido en conductores profesionales es notablemente inferior al de entonces, únicamente 0,3 mgr/cc.

Planteado el asunto en el Consejo de Administración, el máximo órgano rector decidió encomendar a su letrado asesor la elaboración de un informe sobre las repercusiones legales que podría acarrear a la empresa la venta de bebidas alcohólicas en sus instalaciones en el caso de un accidente con víctimas. Lo más chocante es que los vocales en representación de los trabajadores propusieron que, mientras tanto se conocieran las conclusiones del estudio, ¡se pudiera seguir expendiendo vino y cerveza en el bar del Centro Recreativo!¹⁵²³

¹⁵¹⁸ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 131.

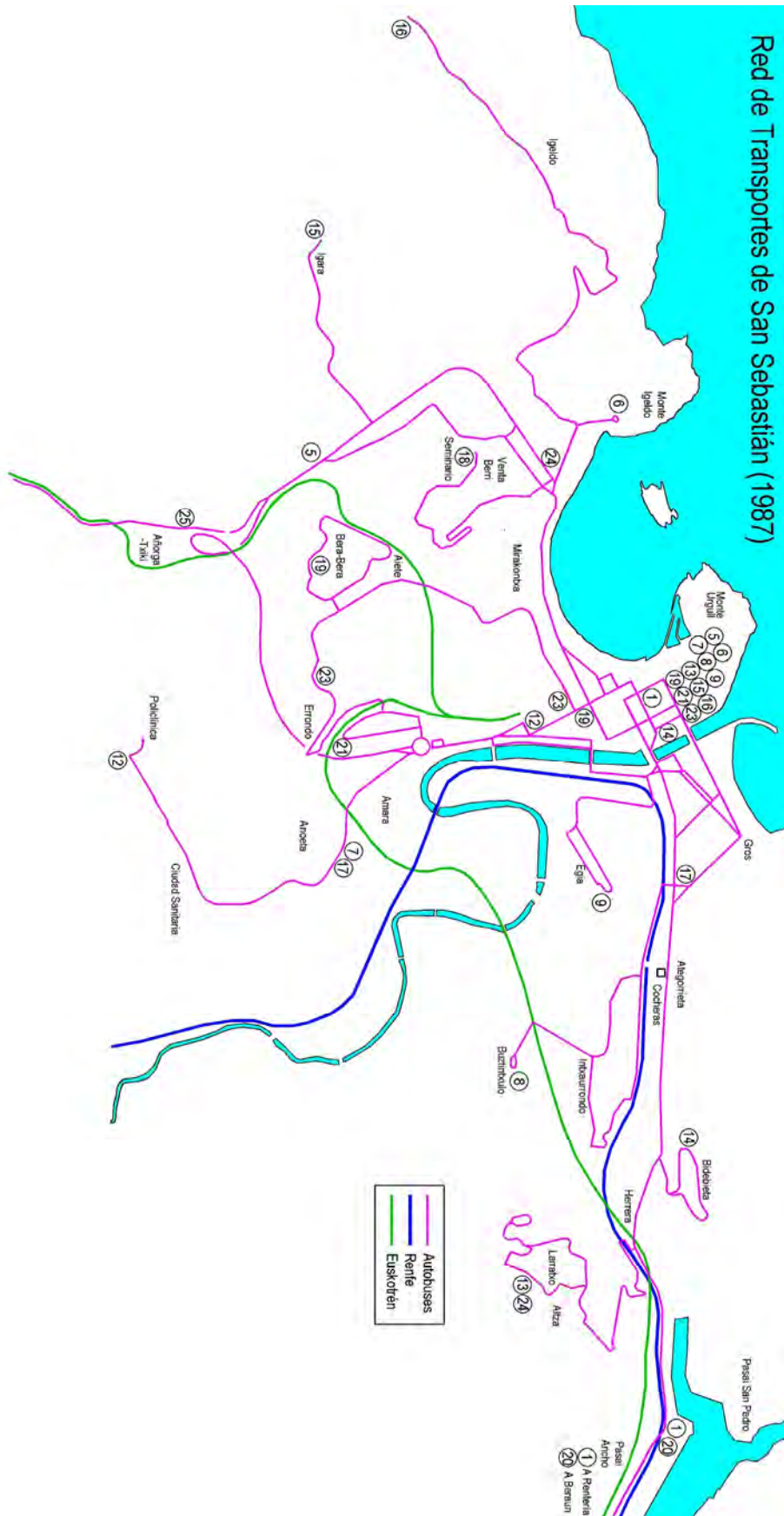
¹⁵¹⁹ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 29, pp. 48B-50.

¹⁵²⁰ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 182.

¹⁵²¹ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, pp. 161-162 y Nº 29, p. 67.

¹⁵²² ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, pp. 198-199.

¹⁵²³ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 199.



Plano nº 8: Red de transporte urbano de San Sebastián en 1987, año del centenario de la Compañía del Tranvía. Dibujo de Pedro Pintado Quintana.

El 14 de noviembre de 1988, el letrado asesor presentó su informe ante el Consejo de Administración, en el que señalaba que las Compañías de Seguros no se hacían cargo de las responsabilidades derivadas de aquellos siniestros en los que al conductor se le hubiera detectado una tasa de alcohol en sangre superior a los 0,8 mgs/cc. En consecuencia, lo normal era que, en caso de accidente con víctimas, el conductor se declarase insolvente, teniendo que asumir la empresa la responsabilidad civil subsidiaria. Pero además, si la Dirección era permisiva en el consumo de bebidas alcohólicas, como era el caso de la libre venta en sus propias instalaciones, incurría también en responsabilidad penal.¹⁵²⁴

Tabla 62.- Resultados de explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1981-1990					
Año	Ingresos viajeros	Viajeros	Ingresos	Gastos	Coeficiente
1982	552.737.282	25.559.351	562.543.540	584.558.219	103,9
1983	667.013.785	26.116.845	678.884.230	685.943.547	101,0
1984	689.167.299	26.206.494	712.363.828	763.042.291	107,1
1985	784.872.950	28.185.812	796.499.016	895.808.939	112,4
1986	873.381.866	28.481.717	911.081.537	992.458.751	108,9
1987	914.116.609	29.806.060	944.937.238	1.116.870.701	118,1
1988	934.227.123	28.086.208	949.317.070	1.166.259.571	122,8
1989	921.737.906	27.001.318	945.008.568	1.215.557.952	128,6
1990	909.738.064	26.475.501	961.357.333	1.295.798.007	134,7
Fuente: ACTSS, Memorias privadas, 1982-1990					

Pese a las mejoras alcanzadas por los trabajadores de la Compañía en estos años, el elevado peso del capítulo de personal en los gastos de la empresa disminuyó ligeramente, al pasar del 74,7% en 1982 al 71,8% en 1989, gracias, en buena medida, a las políticas de mejora de la productividad impulsadas por la dirección y que permitieron reducir la plantilla total, al mismo tiempo que aumentaba el número de conductores disponibles.

Tabla 63.- Evolución de la plantilla de la Compañía del Tranvía, 1982-1989								
	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Plantilla total	272	274	283	284	287	279	273	261
Conductores	153	160	172	174	183	181	180	176
Gasto de personal (miles de pesetas)	436.978	500.486	559.565	643.653	739.789	836.788	887.118	930.532
Fuente: Memorias privadas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1982-1989								

¹⁵²⁴ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 29, p. 5B.

11.5.- LA CONFLICTIVIDAD SOCIO-POLÍTICA

Uno de los aspectos que más ha marcado la actividad de la Compañía del Tranvía de San Sebastián durante los años de gestión municipal de la empresa ha sido la violencia político-social que ha caracterizado la reciente historia del País Vasco. En efecto, lo que en otras ciudades españolas resultaría insólito y muy difícil de entender, en la Comunidad Autónoma Vasca se convirtió en algo cotidiano: el ataque y destrucción de los vehículos de transporte público, algo incomprensible cuando los agresores se autoproclaman nacionalistas radicales y de izquierdas, es decir, aquellos que, en principio, con más motivos deberían defender el transporte público, fundamental para las clases más populares a las que dicen representar y que, además, es un patrimonio colectivo. Por el contrario, en estos años, cualquier algarada se convirtió en excusa para paralizar los servicios de trenes y autobuses en Bilbao o San Sebastián, vehículos que, en muchas ocasiones, terminaban incendiados y destruidos.

En este contexto, resultó realmente difícil mantener el servicio de transporte público en las calles de San Sebastián y, en muchas ocasiones, su calidad se vio resentida al ser necesario mantener en circulación autobuses anticuados, que no podían ser retirados al haberse destruido en las algaradas callejeras unidades más modernas. Incluso en algunos momentos fue preciso modificar las frecuencias ante la imposibilidad de atender el servicio ordinario debido a la falta de coches.



Imagen nº 76: La conflictividad político-social que ha asolado las calles de Euskadi en las últimas décadas, ha afectado negativamente al servicio y los resultados de la Compañía del Tranvía. Archivo de *El Diario Vasco*.

Entre 1982 y 2009, un total de 199 autobuses de la Compañía del Tranvía fueron incendiados en las algaradas callejeras, cifra a la que habría que sumar otros quince vehículos atacados en los últimos años de gestión privada de la empresa. Aunque en muchos casos los coches incendiados pudieron recuperarse, no sin antes realizar una fuerte inversión para proceder a su completo recarrozado, otras 54 unidades, 58 si se suman otras cuatro correspondientes al periodo final de explotación privada, quedaron totalmente destruidas.

Los años ochenta concentran el mayor número de autobuses incendiados, con un total de 86 ataques entre 1982 y 1990, de los que veintiuno quedaron completamente destruidos. La mayoría de estas acciones tenían como marco la organización de jornadas de lucha, huelgas y manifestaciones, en los que el cruce de autobuses se convirtió en estrategia común para impedir el paso de las fuerzas de orden público. Sin embargo, a partir de la década de los noventa, varía notablemente este contexto ya que los incendios son, en muchas ocasiones, fruto de acciones aisladas y previamente planificadas, la denominada *kale borroka* o terrorismo de baja intensidad.

Es significativo que algunos de estos actos de violencia callejera se concentraron en periodos muy concretos, como es el caso del mes de septiembre de 1984, con seis autobuses incendiados, de ellos 3 el mismo día, el 23. Cuatro años más tarde el mes de septiembre se convirtió también en el más aciago, con otros seis coches quemados, de ellos tres el día 24.

Un año más tarde, es nuevamente el mes de septiembre el más duro para la Compañía del Tranvía, con ocho ataques que se saldan con cuatro coches incendiados el día 17 y otros tres el 27. En 1996, otra vez más fue el mes de septiembre el que concentró la mayor parte de los incidentes, con seis incendios, de los que cuatro tuvieron lugar el 28. En cambio, en el año 2000 el mayor número de atentados tuvo lugar en el mes de agosto, con un total de seis actos de sabotaje.

En este trágico contexto, una de las imágenes que mejor reflejan el hartazgo de la ciudadanía ante la imposición violenta de una minoría fue la del recién elegido alcalde de San Sebastián, el socialista Odón Elorza, quién el 11 de marzo de 1992 pasaba por el Boulevard en dirección al Ayuntamiento cuando un grupo de extremistas que se manifestaban en denuncia de la situación de varios integrantes de la banda terrorista ETA presos en Salto del Negro (Canarias), prendió fuego al autobús 315 de la Compañía del Tranvía. La máxima autoridad no pudo reprimir su indignación y se enfrentó personalmente a los alborotadores.¹⁵²⁵

Desgraciadamente, la actividad de la Compañía del Tranvía tampoco fue ajena a otros trágicos episodios en el marco de la guerra sucia contra la banda terrorista ETA. Este es el caso del asesinato del conductor-perceptor Mikel Zabalza, que murió en oscuras circunstancias, todavía no aclaradas, cuando se encontraba bajo la custodia de la Guardia Civil, tras haber sido detenido, el 26 de noviembre de 1985, en el marco de una operación antiterrorista. Como muestra de repulsa por este hecho, los trabajadores de la empresa paralizaron el servicio el día 6 de diciembre y convocaron una manifestación encabezada por un autobús con una pancarta que rezaba «¿Dónde está el conductor?». ¹⁵²⁶

Tabla 64.- Evolución de los efectos de la conflictividad socio-política en San Sebastián sobre la Compañía del Tranvía

Año	Días con alteración del servicio	Autobuses dañados por actos vandálicos	Autobuses totalmente destruidos
1982	83	5	2
1983	75	6	2
1984	93	32	4
1985	89	2	-
1986	94	3	2
1987	174	6	2

¹⁵²⁵ *La Vanguardia*, 12 de marzo de 1992, p. 10.

¹⁵²⁶ *La Vanguardia*, 7 de diciembre de 1985, p. 12.

1988	91	15	5
1989	57	9	3
1990	43	8	1
1991	27	8	2
1992	68	7	-
1993	84	1	-
1994	89	2	-
1995	123	7	1
1996	113	17	5
1997	86	10	6
1998	52	4	-
1999	18	12	1
2000	20	6	2
2001	32	12	5
2002	26	6	5
2003	-	-	
2004	4	1	-
2005	22	2	1
2006	32	10	3
2007	22	6	-
2008		1	1
2009		1	1

Fuente.- Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memorias del Consejo de Administración, 1981-2009*

11.6.- LA CONSOLIDACIÓN DE LA EMPRESA MUNICIPAL (1990-2010)

A partir del año 1990, una vez cedidas las líneas interurbanas de Rentería a Beraun a los operadores privados Herribús y Herederos de Antonio Areizaga, la Compañía del Tranvía de San Sebastián ha centrado todos sus esfuerzos en atender la movilidad de los ciudadanos de San Sebastián, con la creación de nuevas líneas para servir a barrios que carecían de un transporte público adecuado, o la ampliación de las existentes. Así, desde dicho año hasta el 2009 se han implantado quince nuevas líneas, a las que deben sumarse los servicios nocturnos y la experiencia del Taxibus.

Las dos primeras líneas de nueva creación se implantaron el mismo día en que se cedieron las concesiones de Rentería y Beraun, con lo que se pudo aprovechar de inmediato el material móvil y el personal que quedó excedente tras esta operación. Se trata en concreto de la línea de Martutene que, como se ha señalado anteriormente, exigió el entendimiento previo con el operador privado que gestionaba la línea de autobuses de San Sebastián a Hernani, Herederos de Antonio Areizaga, escollo que quedó superado con la cesión del servicio a Beraun. Ese mismo día, el 12 de marzo

de 1990, iniciaba su andadura otra nueva línea, la de Intxaurreondo al Antiguo, dos años más tarde prolongada hasta el barrio de Altza.¹⁵²⁷

Un año más tarde, tras la celebración de las correspondientes elecciones municipales, llegaba a la alcaldía de San Sebastián el socialista Odón Elorza, tras un singular pacto entre el PNV, el PSE y el PP con el que estas formaciones desbancaron al candidato más votado, el anterior alcalde, Xabier Albistur, de EA. Desde entonces, Odón Elorza ha mantenido la alcaldía hasta el momento de redactar este trabajo, gracias a sucesivos pactos con las restantes fuerzas políticas con representación en el consistorio donostiarra, ya que nunca ha logrado obtener la mayoría absoluta. Naturalmente, la composición del Consejo de Administración de la Compañía ha reflejado la diferente correlación de fuerzas surgida en las urnas. Por lo que respecta a la presidencia, tras una primera legislatura en la que fue ostentada por el socialista Francisco Beloqui, a partir de 1995 ésta ha sido asumida por el propio Odón Elorza quién, por cierto, ya había sido vocal entre 1986 y 1989 y, también, desde 1993 a 1995.

Tabla 65.- Evolución del pleno municipal y su reflejo en el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía (C= Concejales, V= Vocales en el Consejo de Administración)

Candidatura	1991		1995		1999		2003		2007	
	C	V	C	V	C	V	C	V	C	V
PSE	5	3	7	3	10	3	10	3	11	4
PNV	4	2	3	2	-	1	-	1	5	1
EA	6	1	5	2	-	1	-	2	2	1
HB	5	-	4	-	5	2	-	-	-	-
PP	5	2	7	1	6	2	7	2	6	1
IU/Aralar	-	-	1	1	-	-	1	1	3	2
EE	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-
PNV+EA	-	-	-	-	7	-	9	-	-	-

Fuente: ACTSS, *Memoria privada*, 1991, p. 2, 1995, p. 2, 1999, p. 2, 2003, p.2 y 2007, p. 1.

Tabla 66.- Miembros del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1981-2010)

Nombre	Organización	Cargo	Años
Jesús María Alkain Martikorena	PNV	Presidente	1981-1983
Ramón Labayen Sansinenea	PNV	Presidente	1983-1987
Enrique Arana Arregui	EA	Presidente	1987-1991
Francisco Beloqui San Sebastián	PSE	Presidente	1991-1995
Odón Elorza González	PSE	Presidente	1995-2010
Juan José Mantxola Perurena	HB	Vicepresidente	1981-1983

¹⁵²⁷ ACTSS, *Memoria privada*, 1990, p. 5.

Pedro Ruiz Balerdi	EE	Vicepresidente	1983-1987
Francisco Beloqui San Sebastián	PSE	Vicepresidente	1987-1991 1995-1999
Manuel Urcola de Juan	PNV	Vicepresidente	1991-1995
Ernesto Gasco Gonzalo	PSE	Vicepresidente	1999-2009
Maravillas Dafauce Pozo	PSE	Vicepresidente	2009-2010
José Gaimberri Olano	PNV	Vocal	1981-1983
Markel Izaguirre Lizaso	PNV	Vocal	1981-1986
Benito Mansó Alonso	CI	Vocal	1981-1983
Manuel Michelena Iguarán	CI	Vocal	1981-1983
Miguel Ángel Millán Fernández	HB	Vocal	1981-1986
Joaquín Ortueta Sijas	EE	Vocal	1981-1983
Cesáreo Martín García	CCOO	Vocal	1981-1988
Aniceto Aparicio Alfageme	UGT	Vocal	1981-2007
Luciano Barrado Pablos	UGT	Vocal	1981-1988
Manuel Chaves Carrasco	UGT	Vocal	1983-1987 1990-2003
Enrique Arana Arregui	PNV EA	Vocal	1983-1987 1995-2000
Carlos García Cañibano	PSE	Vocal	1983-1984
Maria José Usandizaga Rodríguez	AP	Vocal	1983-1999
Ricardo Navajas Cardenal	PSE	Vocal	1984-1986
Odón Elorza González	PSE	Vocal	1986-1989 1993-1995
Iñaki Gurruchaga Armendáriz	EE	Vocal	1987-1995 2005-2007
Antonio Marquet Artola	PNV	Vocal	1987-1990 1992-1995
Alfonso Murguiondo Echevarria	EA	Vocal	1987-1991
Joaquín Villa Martínez	EA	Vocal	1987-1995
Joseba Ibarburu Uranga	HB	Vocal	1987
Ignacio Villafañez Díaz	UGT	Vocal	1988-1990
Isidoro Zurita Gutiérrez	ELA	Vocal	1988-1993
Enriqueta Rodríguez Collado	PSE	Vocal	1989-1991
Manuel Urcola de Juan	PNV	Vocal	1990-1991
José María Díez López	PSE	Vocal	1991-1993

Román Zulaica Azpeitia	PNV	Vocal	1991-1992
Alberto Rodríguez Bardón	PSE	Vocal	1991-2000
Carlos San Julián Carretero	Kurpil	Vocal	1993-1995 1999-2003
Javier Alday Careaga	PNV	Vocal	1995-1999
Francisco Javier Castaño Riezu	ELA	Vocal	1995-1996
Juan Ángel Portugal Ortega	PNV	Vocal	1995-1999
Jesús Seco Perales	IU	Vocal	1995-1998
Miguel Ángel Pacheco Delgado	ELA	Vocal	1996-1999
Javier Olabeaga Larzabal	IU	Vocal	1998-1999
Iñigo Balda Calonge	EH	Vocal	1999-2001
Mikel Iturbe Otaegi	PNV	Vocal	1999-2001
Beatriz Rodríguez de Codes Elorriaga	PP	Vocal	1999-2004
Carlos Sancho Cosculluela	PP	Vocal	1999-2004 2005-2009
José Antonio Urkiola Cuni	EH	Vocal	1999-2001
Gurutz Larrañaga Zubizarreta	PNV	Vocal	2001-2003
Jaione Arratibel Arrondo	EA	Vocal	2000-2003
Luis Felipe Hernández Rodríguez	PSE	Vocal	2000-2002
Julio Astudillo Rodrigo	PSE	Vocal	2002-2005
Guillermo Aparicio Pérez	Kurpil	Vocal	2003-2007
Jokin Ezkerro Esteban	EA	Vocal	2003-2007
Jesús María Mur Urretavizcaya	UGT	Vocal	2003-2010
Maite Hernández Pacheco	IU	Vocal	2003-2004
Joakin Tellería Aguirrezabala	PNV	Vocal	2003-2004
Mikel Ubillos Salaberría	EA	Vocal	2003-2004
Jon Albizu Agirrezabalaga	IU	Vocal	2004-2010
Patxi Baztarrika Galparsoro	PNV	Vocal	2004-2005
Xavier Ezeizabarrena Sáenz	PNV	Vocal	2004-2009
Dionisio Pérez-Villar de León	PP	Vocal	2004-2007
María Teresa García Cordera	PSE	Vocal	2005-2010
José Luis Arrue Pintó	PP	Vocal	2007
Iñaki Albistur Marín	IU	Vocal	2007-2010
Ricardo Burutarán Ferré	EA	Vocal	2007-2010
Jesús Capellán Pérez	Kurpil	Vocal	2007-2010

María Luisa García Gurrutxaga	PSE	Vocal	2007-2009
Beatriz Catalina Sánchez Ordóñez	UGT	Vocal	2007-2010
Juan Andrés Segura Solla	PP	Vocal	2008-2010
Juan María López de Tejada Cabeza	PSE	Secretario	1981-1983
Santiago González Aguado	HB	Secretario	1983-1987
Joaquín Ortueta Sijas	EE	Secretario	1987-1991
Javier Argomániz Laredo	PP	Secretario	1991-1995
Alfonso Murguiondo Echevarria	EA	Secretario	1995-1999
Juan Carlos Etxezarreta Villaluenga	Ayuntamiento SS	Secretario	1999-2010
Enrique Isusi Gutiérrez	CTSS	Director-Gerente	1981-2004
Gerardo Lertxundi Albéniz	CTSS	Director-Gerente	2004-2010
Fuente.- Compañía del Tranvía de San Sebastián, <i>Memorias del Consejo de Administración</i> , 1981-2009			

Una de las primeras medidas tomadas en la Compañía del Tranvía tras la llegada a la alcaldía de San Sebastián del socialista Odón Elorza fue la supresión de la gratuidad total para jubilados y pensionistas, medida que había sido adoptada en 1984 y que, desde entonces, había generado numerosos abusos. Este asunto preocupaba especialmente al nuevo alcalde y, de hecho, ya en 1986, cuando era vocal del Consejo, había propuesto la adopción de medidas que contribuyeran a frenar estas arbitrariedades, como establecer un tope máximo de renta para los beneficiarios, que podría oscilar entre el 1,5 y el doble del salario mínimo interprofesional, o el cobro en las horas punta, lo que fue rechazado por la mayoría de sus compañeros.¹⁵²⁸ En consecuencia, a partir del 1 de enero de 1993 se suprimieron los pases en vigor que fueron sustituidos por un bonobús especial, con el que cada trayecto pasaba a costar diez pesetas. La medida tuvo efectos inmediatos al descender notablemente el número de viajes superfluos y, ese mismo año se perdieron un total de 1.551.800 viajes gratuitos por parte de este colectivo, lo que representó una brusca disminución del 27,7%.¹⁵²⁹

Gracias al bonobús a precio reducido para los jubilados y pensionistas, fue posible racionalizar la utilización del autobús por parte de este colectivo lo que, por otra parte, permitió el desarrollo de nuevas políticas sociales mediante la implantación de tarifas especiales. Este es el caso del bonobús para familias numerosas, los abonos mensuales sin límite de viajes y los bonos mensuales para 50 recorridos, implantados a partir del 1 de enero de 2007, o el bono mensual para jóvenes, en vigor desde el 1 de enero de 2008.¹⁵³⁰

¹⁵²⁸ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* Nº 28, p. 136.

¹⁵²⁹ ACTSS, *Memoria privada*, 1993, p. 3.

¹⁵³⁰ ACTSS, *Memoria privada*, 2006, p. 20 y 2007, p. 24.

Tabla 67.- Evolución de la demanda de la Compañía del Tranvía de San Sebastián según el título de transporte (1990-2009)

Año	Billete ordinario	Jubilados y pensionistas	Viajeros Bono-bus	Viajeros Taxi-bus	Total
1991	6.661.539	5.289.008	14.270.513		26.221.060
1992	5.853.296	5.589.180	14.998.402		26.440.878
1993	5.192.644	4.044.916	15.439.033		24.676.593
1994	4.996.475	4.245.027	16.205.797		25.447.299
1995	4.641.749	4.502.982	17.226.852	2.896	26.371.583
1996	4.542.658	4.645.056	17.698.190	4.707	26.885.904
1997	4.731.702	4.172.740	17.292.237	5.866	26.736.679
1998	4.666.939	4.705.800	17.650.115	6.278	27.023.393
1999	4.444.834	4.822.607	18.070.317	9.865	27.337.758
2000	4.289.640	4.923.694	17.999.496	11.090	27.212.830
2001	4.423.312	5.247.134	17.568.323	12.448	27.238.769
2002	4.449.235	5.198.210	16.835.851	12.027	26.483.296
2003	4.612.313	5.283.233	16.615.192	12.105	26.510.738
2004	4.559.416	4.761.744	16.681.595	9.915	26.012.670
2005	4.787.896	4.866.195	16.565.074		26.219.165
2006	5.091.314	5.144.059	16.434.632		26.670.005
2007	4.922.824	5.240.717	17.159.851		27.360.638
2008	4.768.540	5.179.376	18.054.869		28.002.785
2009	4.102.225	4.361.532	19.996.623		28.460.380

Fuente: *Memorias privadas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1982-2009*

Más importante, si cabe, fue la implantación del trasbordo gratuito entre líneas en un plazo de treinta a sesenta minutos, que entró en vigor el 10 de diciembre de 1997. Esta medida, que facilitó la realización de viajes transversales hasta entonces penalizados económicamente por el trasbordo que era preciso realizar en alguna de las paradas del centro de la ciudad, fue posible gracias a la sustitución del tradicional bonobús resistivo de cartón por nuevas tarjetas de pago inteligentes, dotadas de un chip con memoria para su aplicación como monedero de transporte dentro del autobús.¹⁵³¹

Diez años más tarde, la utilización de las tarjetas inteligentes permitió la integración del servicio prestado por la Compañía del Tranvía de San Sebastián en el sistema tarifario de la red provincial de autobuses, Lurraldebus, medida implantada a partir del 12 de diciembre de 2008.¹⁵³²

¹⁵³¹ ACTSS, *Memoria privada, 1997*, pp. 18-19.

¹⁵³² *Noticias de Gipuzkoa*, 13 de diciembre de 2008, p. 13.

Tabla 68.- Tarifas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en 2010	
Billete ocasional	1,35
Bonobús ordinario	0,74
Bonobús ordinario de familia numerosa	0,60
Bonobús social	0,36
Billete servicios especiales	1,85
Bono mensual ilimitado	36,40
Bono mensual ilimitado familia numerosa	29,30
Bono mensual 50 viajes	31,30
Bono mensual 50 viajes familia numerosa	26,30
Bono mensual ilimitado joven	31,30
Fuente:	http://www.dbus.es/es/usuarios/tarifas-precios

Además de las diversas tarifas implantadas entre 1991 y 2009, las políticas sociales del Ayuntamiento se han traducido en la creación de nuevas líneas con las que se ha pretendido cubrir barrios y conexiones hasta entonces deficientemente atendidos. De este modo, tras los nuevos trayectos de Martutene e Intxaurrondo-Antiguo, se establecieron los siguientes itinerarios:

- Línea Nº 28, Amara-Ospitaleak, creada el 14 de marzo de 1992 tras la fusión de las líneas Nº 7, Amara-Anoeta, y 12, Ciudad Sanitaria, lo que redundó en una notable mejora del acceso a los principales hospitales de San Sebastián.¹⁵³³
- Línea Nº 29, Intxurrondo Sur, creada el 5 de julio de 1993 para atender la demanda de una de las zonas de expansión urbana más importantes de la ciudad.¹⁵³⁴
- Línea Nº 30, Berio, inaugurada el 14 de noviembre de 1994 y cuya vida como línea independiente fue efímera, ya que el 7 de enero de 2002 se integró en la nueva línea 33.¹⁵³⁵
- Línea Nº 31, Aiete-Antiguo, inaugurada el 17 de agosto de 1998 y que aprovechaba un nuevo vial que conectaba ambos barrios. Posteriormente fue prolongada hasta los hospitales y el barrio de Gros.¹⁵³⁶
- Línea Nº 32, Puio-Errondo, establecida el 9 de julio de 2001.¹⁵³⁷
- Línea Nº 33, Gros-Antiguo-Igara, creada el 7 de enero de 2002 y que, a partir del 2 de mayo de 2007 amplió su recorrido, por un extremo a Larratxo e Intxaurrondo y, por el otro, hasta Berio.¹⁵³⁸
- Línea Nº 35, Antiguo-Ospitalak, implantada el 12 de julio de 2004, y ampliada hasta Arriola el 2 de mayo de 2007.¹⁵³⁹

¹⁵³³ ACTSS, *Memoria privada*, 1992, p. 5.

¹⁵³⁴ ACTSS, *Memoria privada*, 1993, p. 4.

¹⁵³⁵ ACTSS, *Memoria privada*, 1995, p. 5.

¹⁵³⁶ ACTSS, *Memoria privada*, 1998, p. 6 y 2005, p. 14.

¹⁵³⁷ ACTSS, *Memoria privada*, 2001, p. 6.

¹⁵³⁸ ACTSS, *Memoria privada*, 2002, p. 6.

¹⁵³⁹ ACTSS, *Memoria privada*, 2004, p. 5.

- Línea Nº 40, Gros-Antiguo-Igara, en servicio desde el 2 de mayo de 2007.¹⁵⁴⁰
- Línea Nº 41, Loiola-Egia-Gros, inaugurada el 2 de mayo de 2007 y ampliada a Martutene el 23 de julio de 2008.¹⁵⁴¹

Además, muchas de las líneas han experimentado importantes modificaciones que han ampliado su recorrido o las han aproximado a nuevos focos de demanda.

Por otra parte, mediante convenios con empresas del sector del taxi, se establecieron diversas líneas de «taxi-bus» a barrios con especiales dificultades de acceso. En concreto, el 18 de abril de 1995 se implantó un servicio, en colaboración con la agrupación Radio Taxi Easo, desde la calle Autonomía al barrio de San Roque, con cinco salidas diarias fijas y un coste para el viajero de 100 pesetas, mientras que la Compañía del Tranvía abonaba a la empresa de taxis cuatrocientas pesetas por viaje.¹⁵⁴² A partir del 1 de julio de 1997 esta fórmula se amplió a los barrios de Aldakonea y Morlans y, posteriormente, también al Paseo de Arriola y a la falda del monte Ulía.¹⁵⁴³ Sin embargo, una vez consolidada la demanda en estos trayectos, fueron progresivamente sustituidos por líneas de microbuses y, en la actualidad, el único «taxi-bus» operativo corresponde a la línea que une el Paseo de Colón con la falda del monte Ulía.

En efecto, a partir del año 2005 la Compañía del Tranvía de San Sebastián creó cuatro líneas de microbuses que atienden las zonas de difícil acceso y reducida demanda potencial que anteriormente se servían con los «taxi-bus». Son en concreto las siguientes:

- Línea 36, San Roque-Aldakonea, inaugurada el 4 de abril de 2005.¹⁵⁴⁴
- Línea 37, Rodil-Zorroaga, puesta en servicio un año más tarde, el 24 de abril de 2006.¹⁵⁴⁵
- Línea 38, Trintxerpe-Altza-Molinao, creada el 6 de marzo de 2006.¹⁵⁴⁶
- Línea 39, Urgull, servicio implantado el 3 de julio de 2006 y que únicamente funciona en la temporada estival para facilitar el acceso a turistas y paseantes hasta el castillo de la Mota.¹⁵⁴⁷

Además, a semejanza de otras grandes ciudades, la Compañía del Tranvía también ha establecido diversas líneas especiales con el propósito de garantizar una movilidad responsable y segura las noches de los viernes, sábados y vísperas de fiestas. Bajo la clásica denominación de «Buhos», los primeros servicios se implantaron el 24 de julio de 1997 en las líneas de Altza, Egia-Intxaurreondo, Venta-Berri y Martutene.¹⁵⁴⁸ Más tarde se fue conformando una red específica que, en la actualidad, cuenta con un total de nueve líneas, todas ellas con origen en el Boulevard y que cubren las siguientes rutas:

- B-1, Venta Berri-Añorga
- B-2, Aiete-Bera Bera
- B-3, Egia-Intxaurreondo
- B-4, Amara-Erriberak-Martutene
- B-6, Altza
- B-7, Igeldo
- B-8, Miraconcha-Venta Berri-Seminario

¹⁵⁴⁰ ACTSS, *Memoria privada, 2007*, p. 16.

¹⁵⁴¹ ACTSS, *Memoria privada, 2007*, p. 16 y 2008, p. 17.

¹⁵⁴² ACTSS, *Memoria privada, 1995*, p. 6.

¹⁵⁴³ ACTSS, *Memoria privada, 1997*, p. 16.

¹⁵⁴⁴ ACTSS, *Memoria privada, 2005*, p. 14.

¹⁵⁴⁵ ACTSS, *Memoria privada, 2006*, p. 13.

¹⁵⁴⁶ ACTSS, *Memoria privada, 2006*, p. 13.

¹⁵⁴⁷ ACTSS, *Memoria privada, 2006*, p. 13.

¹⁵⁴⁸ ACTSS, *Memoria privada, 1997*, pp. 5-6.

- B-9, Amara-Puio-Errondo
- B-10, Zubiarurre-Bidebieta-Buenavista

Todos estos servicios han operado tradicionalmente con una tarifa especial, con un coste superior en, aproximadamente, un 40%, respecto al billete ocasional. Asimismo, entre el año 2003 y el 2007 existió otra línea nocturna, la B-5, que enlazaba el barrio de Gros con la zona de ocio de Illumbe.¹⁵⁴⁹

Tabla 69.- Líneas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en 2009		
Número	Denominación	Viajeros
5	Venta-Berri	2.559.145
8	Gros-Intxaurre	874.796
9	Egia-Intxaurre	1.208.849
13	Altza	3.724.560
14	Bidebieta	1.347.115
16	Igeldo	496.823
17	Gros-Amara	1.387.665
18	Seminario	698.808
19	Aiete	333.925
21	Mutualidades-Anoeta	618.089
23	Errondo-Aiete	345.593
24	Altza-Gros-Antiguo	983.208
25	Venta Berri-Añorga	1.278.694
26	Amara-Martutene	1.480.951
27	Altza-Intxaurre-Antiguo	983.794
28	Amara-Ospitaleak	4.833.325
29	Intxaurre Sur	1.104.453
31	Gros-Aiete-Ospitaleak	505.608
32	Puio-Errondo	294.022
33	Larratxo-Intxaurre-Berio	1.342.828
35	Arriola-Antiguo-Ospitalak	127.415
36	San Roque-Aldakonea	468.694
37	Rodil-Zorroaga	307.664
38	Trintxerpe-Altza-Molinao	90.288

¹⁵⁴⁹ ACTSS, *Memoria privada*, 2003, p. 6.

39	Urgull	11.395
40	Gros-Antiguo-Igara	549.498
41	Martutene-Egia-Gros	282.525
B-1	Venta Berri-Berio-Añorga	40.365
B-2	Aiete-Bera Bera	10.986
B-3	Egia-Intxaurre	28.708
B-4	Amara-Riberas-Martutene	45.333
B-6	Altza	37.847
B-7	Igeldo	2.028
B-9	Amara-Errondo-Puio	14.057
B-10	Zubiaurre-Bidebieta-Buenavista	23.521
Fuente: ACTSS, <i>Memoria privada de 2009</i> , pp. 12-16.		

Es significativo el hecho de que, de las doce nuevas líneas implantadas entre 1991 y 2009, únicamente dos, la 29 y la 33, superen el millón de viajeros anuales, mientras que en los dieciséis servicios que podrían denominarse como «clásicos», es decir, los implantados con anterioridad a dicha fecha más la 28 que, en realidad es el fruto de la fusión de las históricas líneas de Amara-Anoeta y Ciudad Sanitaria, ocho transportan más de un millón de clientes al año.

El diferente comportamiento entre las líneas de nueva creación y las «clásicas» obedece, fundamentalmente, a dos factores. Por una parte, la propia novedad, que incide en la falta de hábito de la ciudadanía por utilizarlas y, por otra, a la baja densidad de población de las zonas que atienden, muchas de ellas todavía en pleno desarrollo urbano, lo que no ha frenado las políticas sociales del Ayuntamiento y su voluntad de extender el transporte público a barrios dispersos y mal comunicados. En buena medida, éste es el papel de los microbuses aunque, en este sentido, no deja de ser sorprendente el magnífico nivel de demanda de la línea más veterana, la que enlaza San Roque con Aldakonea, con cerca de medio millón de usuarios, cifra que supera a cinco de las servidas con autobuses convencionales.

Para atender a las nuevas líneas, la Compañía del Tranvía de San Sebastián se ha visto obligada a incrementar, paulatinamente, el número de kilómetros recorridos anualmente por sus autobuses. De este modo, si cuando se municipalizó la empresa, la atención de las líneas urbanas exigía tres cuartas partes de los poco más de cuatro millones de kilómetros cubiertos en 1982, tras la cesión de las líneas de Rentería y Beraun y la creación de las de Martutene y Añorga, la misma cifra se centró exclusivamente en los servicios urbanos.

A partir de 1992 el número de kilómetros cubiertos anualmente por la flota de autobuses de la Compañía del Tranvía creció progresivamente, hasta alcanzar los cinco millones en el año 2005. Posteriormente, la rápida implantación de las líneas de microbuses, la consolidación de los servicios nocturnos y las nuevas líneas 40 y 41 disparan en pocos años esta cifra hasta superar, tres años más tarde, en 2008, los seis millones de kilómetros.

Naturalmente, el aumento de los kilómetros realizados, ha llevado consigo el incremento de las horas trabajadas por el conjunto del personal de la Compañía del Tranvía, que han pasado de las 290.000 de 1990 a las 420.000 de 2009, con un crecimiento del 44,8%. Evidentemente, este aumento se ha traducido en la necesaria

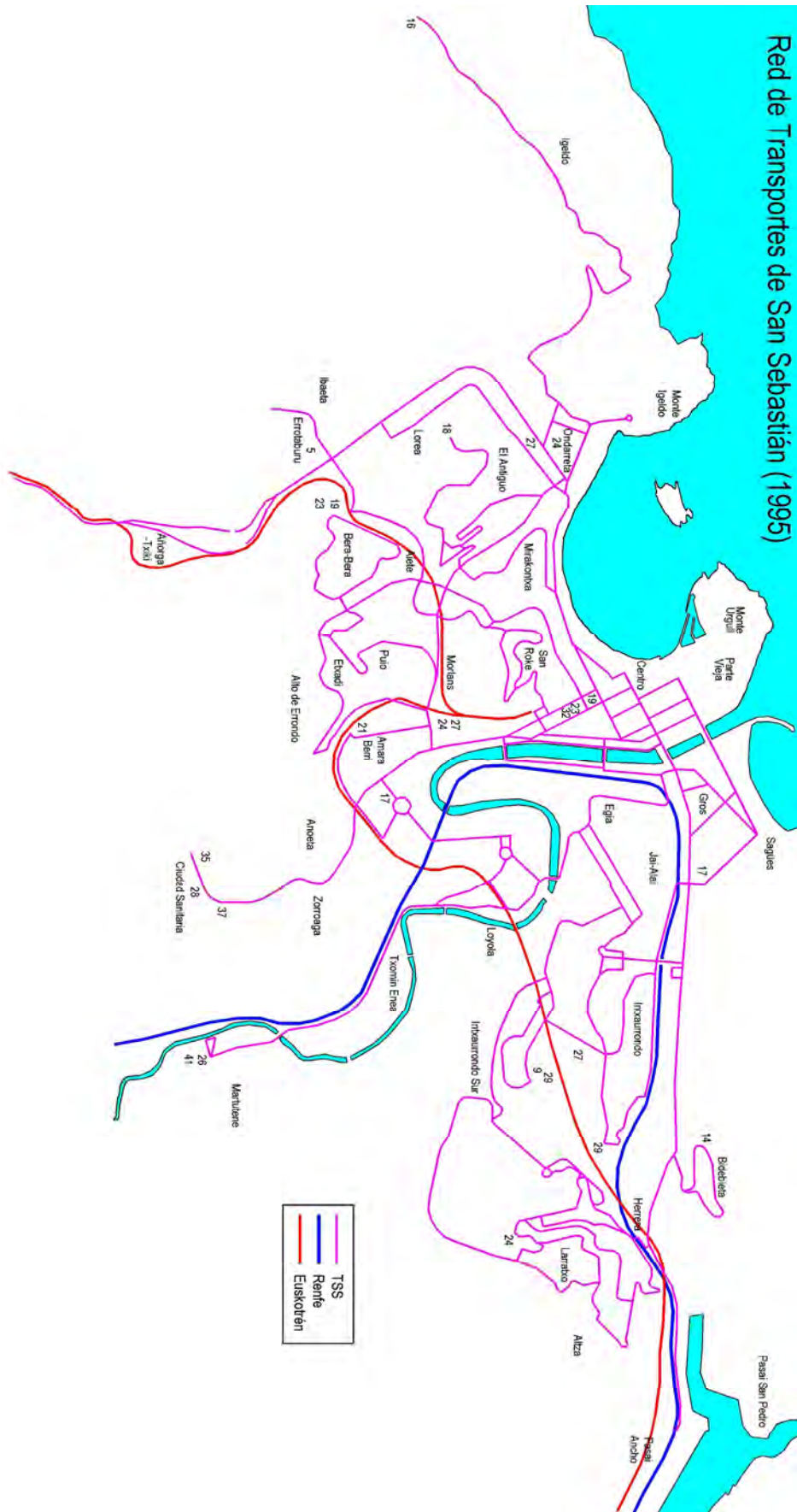
ampliación de la plantilla, máxime cuando, gracias a la mejora de sus condiciones laborales, se ha reducido la jornada efectiva de los trabajadores, desde las 1.687 horas anuales en 1991 a las 1.592 marcadas a partir del convenio de 2001.¹⁵⁵⁰ En consecuencia, se ha pasado de contar con 246 empleados, de los que 170 eran conductores-perceptores en 1991, a los 442 trabajadores de 2009, de ellos 344 chóferes.

Tabla 70.- Evolución de actividad y plantilla de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1990-2009

Año	Kilómetros realizados	Horas efectivas	Plantilla	Cobradores-perceptores
1990	4238197	289.603	255	176
1991	4.149.087	291.698	246	170
1992	4.225.0932	294.712	252	178
1993	4.341.552	296.097	253	180
1994	4.381.721	299.520	250	180
1995	4.514.780	303.213	252	182
1996	4.549.837	305.319	264	195
1997	4.617.895	310.011	267	200
1998	4.697.600	317.607	276	212
1999	4.694.449	320.887	275	213
2000	4.678.191	324.152	305	228
2001	4.708.843	325.721	324	246
2002	4.812.413	332.486	331	252
2003	4.679.435	343.984	347	264
2004	4.754.988	350.121	359	275
2005	5.391.170	381.103	379	295
2006	5.704.352	400.383	386	304
2007	5.983.313	426.575	403	318
2008	6.046.207	424.377	431	340
2009	5.855.064	418.863	442	344

Fuente: ACTSS, Memorias privadas, 1990-2009

¹⁵⁵⁰ ACTSS, *Memoria privada*, 1991, p. 8 y 2001, p. 12.



Plano nº 9: Red de transporte público de San Sebastián en 1995. dibujo de Pedro Pintado Quintana.

La creación de nuevas líneas ha permitido incrementar la demanda de los autobuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, que entre 1991 y 2010 ha experimentado un aumento de casi tres millones de viajeros, hasta situarse en la cifra 29.015.007 usuarios en el último año.¹⁵⁵¹ En contrapartida, los nuevos servicios han exigido el constante refuerzo de los recursos materiales y humanos, lo que ha tenido una traducción directa en los gastos de explotación, sobre todo en el capítulo de personal y en el de combustibles, que en el citado periodo han registrado un alza del 259,9%, mientras que los ingresos, penalizados por las tarifas sociales, solo lo han hecho en un 230,3%. En consecuencia, el déficit se ha disparado hasta los cerca de dos mil millones de pesetas anuales, mientras que el coeficiente de explotación alcanzó el valor de 164,5 en 2008, aunque la contención del gasto registrada en el ejercicio de 2009, unida a la mejora de los ingresos, ha permitido rebajar esta cifra hasta el 155,5%

Tabla 71.- Resultados de explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1991-2009 (en pesetas)

Año	Ingresos viajeros	Viajeros	Ingresos	Gastos	Coeficiente
1991	947.000.546	26.221.060	988.018.878	1.411.659.954	142,8
1992	1.029.650.238	26.440.878	1.117.718.040	1.556.996.289	139,3
1993	1.107.173.845	24.676.593	1.165.015.448	1.664.436.197	142,8
1994	1.156.395.756	25.447.299	1.187.852.716	1.677.625.573	141,2
1995	1.241.712.897	26.371.583	1.280.808.868	1.757.731.419	137,2
1996	1.378.157.809	26.885.904	1.415.665.382	1.868.847.220	132,0
1997	1.438.594.452	26.736.679	1.473.873.823	1.947.217.833	132,1
1998	1.521.904.989	27.023.393	1.570.293.247	2.081.809.865	132,5
1999	1.554.036.929	27.337.758	1.584.058.283	2.242.487.095	141,5
2000	1.599.131.930	27.212.830	1.630.466.764	2.421.070.256	148,4
2001	1.800.755.071	27.238.769	1.834.913.185	2.584.747.543	140,8
2002	1.952.322.451	26.483.296	1.992.249.582	2.709.235.012	135,9
2003	2.053.445.735	26.510.738	2.104.889.776	2.974.688.349	141,3
2004	2.243.745.953	26.012.670	2.310.808.607	3.247.801.752	140,5
2005	2.243.745.953	26.219.165	2.389.836.533	3.599.431.552	148,9
2006	2.452.561.040	26.670.005	2.526.038.808	3.941.740.457	156,0
2007	2.638.388.004	27.360.638	2.778.392.022	4.434.470.338	159,6
2008	2.857.882.865	28.002.785	2.981.196.884	4.904.590.342	164,5

¹⁵⁵¹ *El Diario Vasco*, 21 de enero de 2011, p. 12.

2009	3.141.460.821	28.460.380	3.263.895.360	5.081.033.046	155,5
Fuente: <i>Memorias privadas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1991-2009</i>					
Nota: Para unificar las cifras económicas, a partir de 2002 los resultados en Euros se han convertido a pesetas según el cambio establecido 1 Euro/166.386 pesetas					

Pese a la lenta evolución al alza de la demanda y el creciente déficit de la explotación, la situación de la Compañía del Tranvía es una de las más favorables en el contexto del transporte urbano en España. De hecho, la utilización media de sus servicios por parte de los ciudadanos de San Sebastián es una de las más elevadas en España, con 153,54 viajes por habitante y año, cifra que únicamente es superada por las grandes capitales dotadas de sistemas de ferrocarril metropolitano como Barcelona, Madrid, Bilbao y Valencia y, solamente, por una ciudad cuyos transportes urbanos se basan exclusivamente en el autobús: Zaragoza. Ciertamente, esta cifra es notablemente inferior a la excelente media de 248 viajes anuales por habitante de 1917 o de los 185,12 registrados en 1973 pero, es preciso tener presente la reducida competencia del vehículo privado en aquellos años.

Por lo que respecta a la evolución económica de la empresa, en un entorno en el que la totalidad de los transportes urbanos son deficitarios al aplicarse en ellos, al igual que en San Sebastián, tarifas sociales por debajo del coste de explotación, la posición de la Compañía del Tranvía es una de las mejores en España, con un índice de cobertura del 64%, únicamente superado por Zaragoza, con un 68%, Pamplona, con un 74% y La Coruña, con el 89%, aunque, en estas dos últimas ciudades, la demanda es notablemente inferior. De hecho, es significativo que dos ciudades como Zaragoza y San Sebastián, en las que el transporte urbano cuenta con un notable arraigo desde la implantación de los primeros tranvías en 1885 y 1887, son las que en España ofrecen la mejor relación entre el coste del servicio y la demanda que éste genera.

Tabla 72: Utilización media e índice de cobertura del transporte urbano en las principales capitales españolas				
Ciudad	Habitantes	Viajeros anuales en transporte urbano	Viajes anuales por habitante en transporte urbano	Índice de cobertura
Barcelona	1.621.537	557.650.000	343,90	59%
Madrid	3.255.944	1.075.600.000	330,34	44%
Bilbao	354.860	112.754.505	317,74	
Valencia	815.440	158.194.633	193,99	51%
Zaragoza	674.317	126.136.576	187,05	68%
San Sebastián	185.357	28.460.380	153,54	64%
Sevilla	703.206	90.500.000	128,69	45%
Santander	182.700	20.103.229	110,03	
Pamplona	324.814	33.907.492	104,39	74%
Valladolid	317.864	30.731.024	96,67	
La Coruña	246.056	21.582.760	87,71	89%
Málaga	568.305	45.700.000	80,41	52%
Burgos	178.966	13.449.998	75,15	
Gijón	277.554	19.459.546	70,11	63%

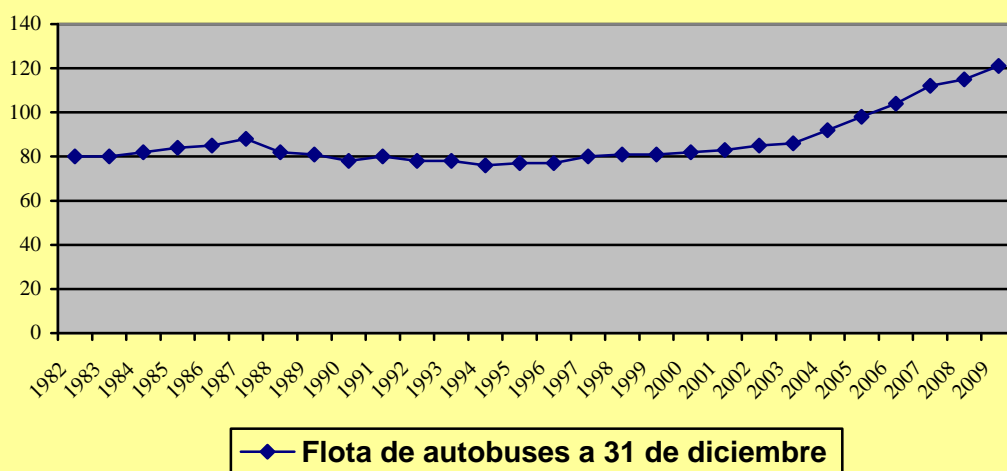
Fuente: Rocío Cascajo Jiménez et al.; *Análisis de la movilidad metropolitana española*, p. 7 y Ministerio de Fomento, *Anuario Estadístico*, 2009.

Nota: En las ciudades que disponen de servicio de metro, es decir, Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao y Sevilla, se han sumado los viajeros de los autobuses urbanos a los de los servicios de metro. En ningún caso se incluyen los servicios ferroviarios de cercanías ni los autobuses interurbanos del área metropolitana.

11.7.- DE ATEGORRIETA A MARRUTXIPI

A lo largo de los treinta años de gestión municipal, la Compañía del Tranvía de San Sebastián ha incorporado a su flota 241 nuevas unidades de autobuses diesel, primero con el propósito de mantener una edad media de los vehículos acorde con las normas europeas y, más tarde, para ampliar el parque a fin de atender las líneas de nueva creación. De este modo, se ha pasado de contar con 80 autobuses en 1982, con una antigüedad media de nueve años y nueve meses, a los 121 en servicio, con una media de edad de 5,22 años, en el año 2009.

Tabla 73.- Evolución del parque de autobuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián



Fuente: Memorias privadas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1982-2009

Las primeras adquisiciones de autobuses por parte de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en su etapa municipal fueron encomendadas, al igual que en el periodo anterior, a la Empresa Nacional de Autocamiones, ENASA, que comercializaba sus vehículos bajo la marca Pegaso.



Imagen nº 77: Autobús del nuevo modelo Pegaso 6038 en servicio en la línea de Igueldo. Fotografía cedida por Javier Vivanco Ruiz.

Como se ha visto en el capítulo anterior, los productos de este fabricante habían monopolizado todas las adquisiciones de la Compañía del Tranvía desde los años sesenta. Sin embargo, en esta ocasión se eligió un nuevo modelo, tras el definitivo abandono de la fabricación del robusto pero anticuado 6035 a finales de los años setenta. Tras el fracaso del vehículo que estaba llamado a ser su sucesor natural, el 6050, Pegaso presentó en 1978 un nuevo diseño, realizado en colaboración con la empresa Transportes de Barcelona, que recogía lo mejor de ambos vehículos: la experimentada mecánica del 6035 y el moderno diseño de la carrocería del 6050. De este modo, nació el Pegaso 6038, solución de compromiso que solamente podía competir en el mercado nacional ante las dificultades a la importación de unidades de construcción extranjera mucho más evolucionadas.¹⁵⁵²

La Compañía del Tranvía de San Sebastián pronto se decantó por la nueva propuesta de Pegaso y, entre 1982 y 1986, adquirió un total de 41 unidades que fueron matriculadas en la serie 200 a 240. Sus carrocerías fueron elaboradas por el carrocerero riojano Burillo y contaban con tres puertas, una simple de acceso en la parte delantera y dos dobles de salida en el centro y en la parte trasera, lo que permitía mejorar el control de los viajeros a la entrada y agilizar su descenso en las paradas. Los últimos coches de esta serie prestaron servicio en las calles donostiarras en el año 2000 y, tres de ellas, fueron posteriormente cedidas a Cuba.

Junto a los autobuses de la serie 200, la Compañía del Tranvía también adquirió en los años ochenta, en concreto en 1986, dos midibuses de la firma Pegaso correspondientes al modelo 5064. Con estos vehículos sencillos, aunque tecnológicamente anticuados, la empresa esperaba sustituir con ventaja a los tres Pegaso 6060 adquiridos en 1977 con destino a la línea del Seminario y que, debido a su delicada mecánica, habían ofrecido un resultado muy mediocre. Sin embargo, su resultado no fue satisfactorio y únicamente prestaron servicio en las calles donostiarras durante seis años escasos.

En 1987, y en coincidencia con la celebración del primer siglo de existencia de la Compañía del Tranvía, la empresa decidió incorporar a su flota un nuevo modelo de autobús con el que, tras más de veinticinco años, se rompía el monopolio de los productos Pegaso.

La reciente entrada de España en la Unión Europea facilitó la ruptura del monopolio de la empresa estatal, gracias a la eliminación de las políticas arancelarias que, hasta 1986, habían frenado la importación de autobuses construidos por otras firmas europeas. De este modo, cuando en 1986 se planteó la adquisición de nuevos vehículos, el Consejo de Administración estudió las siguientes ofertas:

- Autobuses Pegaso 6420, modelo introducido en colaboración con la firma alemana MAN, tras el abandono de la fabricación del 6038 en 1986. De hecho, en realidad se trataba de una versión autóctona del MAN SL200 desarrollado en Alemania a partir de 1973.¹⁵⁵³ El precio unitario de cada coche era de 14.065.000 pesetas.
- Autobús Renault PR100, vehículo muy experimentado en las principales capitales francesas tras su desarrollo por la firma Berliet a partir de 1972. El precio unitario de cada coche era de 13.000.000 pesetas.
- Autobús Mercedes O.405, el vehículo más moderno de los ofertados, ya que había sido diseñado a partir de 1983. Muy experimentado en

¹⁵⁵² César Ariño Plancharía, *De Hispano a Pegaso, 100 años de transporte público en España*, pp. 185-189.

¹⁵⁵³ César Ariño Plancharía, *De Hispano a Pegaso, 100 años de transporte público en España*, p. 208.

las principales ciudades alemanas, el precio unitario era también el más elevado; 15.300.000 pesetas.¹⁵⁵⁴

Pese a ser el modelo más caro, gracias a los favorables informes técnicos y al hecho de tratarse del vehículo más moderno de los ofertados, el 15 de enero de 1987 el Consejo de Administración de la Compañía decidió adquirir diez nuevos autobuses Mercedes del modelo O.405, carrozados en Logroño por Burillo. Conocidos como «Autobús del Centenario», fueron matriculados en la nueva serie 300-309.¹⁵⁵⁵



Imagen nº 78: En coincidencia con su primer centenario, la Compañía del Tranvía introdujo en su flota un nuevo modelo de autobús, por primera vez desde 1948, de procedencia extranjera, en concreto, de la firma alemana Mercedes. Fotografía cedida por Javier Vivanco Ruiz.

Estos diez autobuses pronto fueron seguidos por otras 23 unidades del mismo modelo, matriculadas del 310 al 332, puestas en servicio entre 1988 y 1992. Además, entre 1993 y 1994 la Compañía del Tranvía de San Sebastián adquirió otras siete unidades similares pero, por primera vez en la historia de la empresa, en su versión articulada, que fueron matriculadas en la nueva serie 400 al 406.

Los primeros autobuses Mercedes de la Compañía del Tranvía fueron dados de baja a partir de 1996, tras ser destruidos en incendios provocados en actos de terrorismo callejero, mientras que las últimas unidades circularon en el año 2008. Posteriormente, algunas han sido vendidas a Kadzajistan, Perm (Rusia) e Iasi (Rumanía). Además, el 318 ha sido preservado como vehículo histórico por un grupo de conductores de la propia empresa.

A partir de 1995, la Compañía del Tranvía de San Sebastián introdujo un nuevo modelo de autobús en las calles de San Sebastián, suministrado también por el constructor germano Mercedes con carrocería nuevamente del riojano Burillo. Se trata

¹⁵⁵⁴ ACTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, pp. 146B-147.

¹⁵⁵⁵ Javier Sada, *Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-1987*, p. 199.

del Mercedes O.405-N2 que, por primera vez en la capital guipuzcoana, presentaba la novedad de contar con piso bajo y rampas para acceso de minusválidos, lo que facilita la utilización del transporte público por parte de personas con movilidad reducida y, además, agiliza la subida y bajada de los viajeros lo que, a su vez, redonda en un menor tiempo de espera en las paradas y la mejora de la velocidad comercial.



Imagen nº 79: En 1993, la Compañía del Tranvía adquirió sus primeros autobuses articulados. Fotografía cedida por Hodei Goldarazena Biela.

Los nuevos autobuses de piso bajo han sido matriculados en la serie 500 a 538 y, entre los años 1995 y 2001, la Compañía del Tranvía ha adquirido un total de treinta y nueve unidades de este modelo. Además, entre 1997 y 2000 también ha incorporado a su flota otros once coches de este mismo modelo pero en su versión articulada de gran capacidad, matriculados en la serie 450-460.

Con el cambio de siglo, Mercedes abandonó la producción de su eficaz gama O.405 y la sustituyó por un nuevo producto, el O.530, más conocido por la marca comercial Citaro. La Compañía del Tranvía de San Sebastián adquirió entre 2001 y 2003 dieciséis unidades de este vehículo, catorce en la versión tradicional de doce metros y otros dos articulados. Los primeros fueron matriculados en la nueva serie 600-613, mientras que los restantes recibieron los números 461 y 462. Sin embargo, su resultado no fue tan satisfactorio como el de sus predecesores, hasta el punto que la empresa donostiarra no ha vuelto a confiar en los productos de la firma germana en lo sucesivo, salvo en el caso de los microbuses, de los que ha incorporado nueve coches entre 2005 y 2007 para atender con ellos las líneas 36, 37 38 y 39.

Tras la experiencia con los autobuses Citaro, la Compañía del Tranvía decidió dirigir todas sus nuevas adquisiciones de autobuses convencionales y articulados a otra

empresa alemana, en este caso MAN. La firma bávara ha suministrado, a partir del año 2003 y hasta el momento de redactar este trabajo, un total de 64 autobuses estándar, 15 articulados y tres midibuses de diez metros.



Imagen nº 80: La serie 500 supuso la introducción de los primeros autobuses de piso bajo. En la imagen, uno de estos coches pasa frente al antiguo Gran Casino, ahora casa consistorial. Fotografía de Carmelo Martínez Hierro.

Los primeros autobuses rígidos de doce metros de la firma MAN, correspondientes a su modelo NL263F, entraron en servicio entre el año 2003 y el 2006, tras ser carrozados, como era tradición en la Compañía del Tranvía, por la firma riojana Burillo. Conformaron la nueva serie 650 a 672.

A partir de 2007, los nuevos autobuses adquiridos a MAN corresponden al modelo NL273F, más conocido por su marca comercial Lion's City, de los que la Compañía del Tranvía ha adquirido un total de 41 unidades matriculadas en la serie 700 a 740. Es significativo que, en este caso, los nuevos coches han sido parcialmente carrozados por la firma alemana Neoman.

MAN también ha suministrado a la Compañía del Tranvía 15 autobuses articulados de gran capacidad, correspondientes al modelo NG313F del fabricante alemán y matriculados en la empresa donostiarra en la serie 470 a 484, así como tres autobuses de diez metros de longitud, del tipo NM244, numerados del 575 al 577. Todos ellos han sido carrozados por la firma riojana Burillo.

Tabla 74.- Adquisiciones de autobuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1982-2011)				
200-206	7	Pegaso 6038	1982	Baja entre 1995 y 1998
207-213	7	Pegaso 6038	1983	Baja entre 1994 y 2000
214-220	7	Pegaso 6038	1984	Baja entre 1994 y 1999
221-230	10	Pegaso 6038	1985	Baja entre 1997 y 1999
231-240	10	Pegaso 6038	1986	Baja entre 1997 y 2000.
4-5	2	Pegaso 5064	1986	Baja entre 1991 y 1992
300-309	10	Mercedes O.405	1987	Baja entre 1996 y 2003
310-313	4	Mercedes O.405	1988	Baja entre 1998 y 2003
314-318	5	Mercedes O.405	1989	Baja entre 1997 y 2004
319-323	5	Mercedes O.405	1990	Baja entre 2005 y 2006
324-328	5	Mercedes O.405	1991	Baja entre 2001 y 2008
329-332	4	Mercedes O.405	1992	Baja entre 2001 y 2008
400-403	4	Mercedes O.405G	1993	Autobuses articulados
404-406	3	Mercedes O.405G	1994	Autobuses articulados
500-509	10	Mercedes O.405-N2	1995	Plataforma baja. Baja en 2009
510-519	10	Mercedes O.405-N2	1996	Plataforma baja. Baja 2009
520-527	8	Mercedes O.405-N2	1997	Plataforma baja. Baja entre 2000 y 2010
450	1	Mercedes O.405-GN2	1997	Articulado de plataforma baja
528-535	8	Mercedes O.405-N2	1998	Plataforma baja
451-455	5	Mercedes O.405-GN2	1999	Articulado de plataforma baja
456-460	5	Mercedes O.405-GN2	2000	Articulado de plataforma baja

536	1	Mercedes O.405-N2	2000	Plataforma baja
537-538	2	Mercedes O.405-N2	2001	Plataforma baja
600-605	6	Mercedes O.530 Citaro	2001	Plataforma baja
606-613	8	Mercedes O.530 Citaro	2002	Plataforma baja
461	1	Mercedes O.530G Citaro	2002	Articulado de plataforma baja
462	1	Mercedes O.530G Citaro	2003	Articulado de plataforma baja
650-654	5	MAN NL263F	2003	Plataforma baja
470-472	3	MAN NG313F	2003	Articulado de plataforma baja
655-662	8	MAN NL263F	2004	Plataforma baja
473-474	2	MAN NG313F	2004	Articulado de plataforma baja
663-665	3	MAN NL263F	2005	Plataforma baja
475-477	3	MAN NG313F	2005	Articulado de plataforma baja
550-553	4	Mercedes 0.616 CDI	2005	Microbuses
666-672	7	MAN NL263F	2006	Plataforma baja
478-479	2	MAN NG313F	2006	Articulado de plataforma baja
554-557	4	Mercedes 0.616 CDI	2006	Microbuses
575-577	3	MAN NM 244	2007	Midibuses de plataforma baja
700-701	2	MAN NL273F	2007	Plataforma baja
480-481	2	MAN NG313F	2007	Articulado de plataforma baja
558	1	Mercedes 0.515 CDI	2007	Microbús
702-715	14	MAN NL273F	2008	Plataforma baja

482-483	2	MAN NG313F	2008	Articulado de plataforma baja
559	1	Mercedes 0.515 CDI	2008	Microbús, ex EMT Palma
716-732	17	MAN NL273F	2009	Plataforma baja
484	1	MAN NG313F	2009	Articulado de plataforma baja
733-740	8	MAN NL273F	2010	Plataforma baja
485-489	5	MAN Delfos Metalfuert	2011	Articulado de plataforma baja
780	1	MAN NL253 Hybrid	2011	Hibrido con plataforma baja

Fuente.- Elaboración autor

En el momento de redactar este trabajo, toda la flota de autobuses que gestiona la Compañía del Tranvía de San Sebastián es completamente accesible, ya que todos ellos son de plataforma baja, es decir, sin peldaños que dificulten la entrada o salida del vehículo, lo que contrasta notablemente con los veteranos Pegaso 6035 y sus tres escalones de acceso. Además, la práctica totalidad del parque dispone de aire acondicionado, ya que 114 de los 121 coches en activo a 31 de diciembre de 2009 contaban con este equipo. Asimismo, la continua incorporación de nuevos modelos de autobuses ha minimizado su impacto ambiental gracias a la incorporación de motores que respetan las normativas europeas más exigentes en materia de emisiones contaminantes. Por otra parte, aunque en principio se ha desechado la utilización del gas natural como alternativa al gasoil, probablemente debido al riesgo existente en caso de incendio, la Compañía ha experimentado el empleo de combustibles vegetales, incluidos los aceites reciclados.

Tabla 75.- Parque de autobuses en servicio en la Compañía del Tranvía de San Sebastián el 31 de diciembre de 2009				
Año	Cantidad	Modelo	Edad Media	Observaciones
1996	2	Mercedes N2 O.405	13,18	Nº 518 y 519, estándar, sin aire acondicionado
1997	5	Mercedes N2 O.405	12,20	Nº 522 y 524 a 527, estándar, sin aire acondicionado
1998	6	Mercedes N2 O.405	11,39	Nº 528 a 530, 532-533 y 535, estándar
1999	5	Mercedes GN2 O.405	10,61	Nº 451-455, articulados
2000	4	Mercedes GN2 O.405	9,79	Nº 456-459, articulados
2000	1	Mercedes N2 O.405	9,04	Nº 536, estándar

2001	2	Mercedes N2	O.405	8,39	Nº 537-538, estándar
2001	6	Mercedes Citaro	O.530	8,09	Nº 600 a 605, estándar
2002	8	Mercedes Citaro	O.530	7,51	Nº 606 a 613, estándar
2002	1	Mercedes Citaro	O.530 G	7,43	Nº 461, articulado
2003	1	Mercedes Citaro	O.530 G	6,85	Nº 462, articulado
2003	3	MAN NG 313F		6,44	Nº 470-472, articulados
2003	5	MAN NL263F		6,17	Nº 650-654, estándar
2004	7	MAN NL263F		5,47	Nº 655-661, estándar
2004	2	MAN NG 313F		5,28	Nº 473-474, articulados
2005	3	MAN NL263F		4,49	Nº 663-665, estándar
2005	2	MAN NG 313F		4,23	Nº 475-476, articulados
2005	4	Mercedes CDI	0.616	4,71	Nº 550-553, microbuses
2006	6	MAN NL263F		3,57	Nº 666 y 668 a 672, estándar
2006	3	MAN NG 313F		3,55	Nº 477 a 479, articulados
2006	2	Mercedes CDI	0.616	3,42	Nº 554 y 557, microbuses
2007	1	Mercedes CDI	0.616	2,42	Nº 558, microbús
2007	3	MAN NM244F		2,36	Nº 575-577, midibuses
2007	2	MAN Lion's City		2,26	Nº 700-701, estándar
2007	2	MAN NG 313F		2,12	Nº 480-481, articulados
2008	1	Mercedes CDI	0.616	1,74	Nº 559, microbús
2008	14	MAN Lion's City		1,55	Nº 702 a 715, estándar
2008	2	MAN NG 313F		1,52	Nº 482-483, articulados
2009	17	MAN Lion's City		0,64	Nº 716 a 732, estándar
2009	1	MAN NG 314F		0,34	Nº 484, articulado

Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián, Memoria 2009, pp. 8-9

Pero las inversiones realizadas por la Compañía del Tranvía de San Sebastián no se han limitado a la progresiva renovación y ampliación del parque de autobuses. También se han realizado actuaciones tan relevantes como la implantación de un Sistema de Ayuda a la Explotación, S.A.E. que, desde el año 2003 permite la localización, mediante GPS, de todos los autobuses de la flota lo que, a su vez,

permite regularizar su circulación y anunciar al viajero el tiempo de espera en la parada, tanto mediante pantallas instaladas en las mismas como a través de mensajes SMS.¹⁵⁵⁶ Asimismo, a principios de enero de 2011 se estableció la prioridad semafórica en algunas de las calles más congestionadas de la ciudad, como Urbieta, Easo, San Martín, Miracruz, Avenida de Madrid y Sancho el Sabio, lo que permitirá agilizar la circulación de los autobuses y mejorar su regularidad y velocidad comercial.¹⁵⁵⁷



Imagen nº 81: Prototipo de autobús híbrido recientemente introducido por la Compañía del Tranvía. Con él, en cierto modo, se vuelve a la tracción eléctrica, suprimida en 1973 con el fin de los trolebuses. Fotografía cedida por Jokin Larrañaga.

Otros cambios han sido más fácilmente perceptibles por la ciudadanía, usuarios o no de los servicios de la Compañía del Tranvía, como es su propia imagen exterior. Si durante años la decoración exterior de sus autobuses se basó en el azul oscuro y una gama del blanco al beige para la zona de las ventanas, la introducción de los primeros autobuses Mercedes trajo consigo una nueva imagen corporativa en la que el color blanco adquiría el protagonismo principal, acompañado por diversas franjas azules.

Este esquema sería a su vez sustituido, a partir del año 2005, por una nueva imagen corporativa más completa que incluía no solo una nueva decoración en los autobuses, basado en el tradicional color azul de la ciudad y el verde en referencia a los valores ecológicos del transporte público, sino que también incorporaba un nuevo nombre comercial, DBus (Donostia Bus) y, como logotipo, el dibujo de una ranita meridional. Este pequeño anfibio habita en diversas zonas de la ciudad, como el barrio de Igara, se encuentra en peligro de extinción y es muy sensible a la contaminación.¹⁵⁵⁸

Pero, sin duda, uno de los principales acontecimientos experimentados por la Compañía del Tranvía de San Sebastián en los últimos años ha sido el traslado de sus centenarias cocheras de Ategorrieta a las nuevas instalaciones de Marrutxipi.

¹⁵⁵⁶ *Dbus Berri*, Nº 1, junio 2009, pp. 4-5.

¹⁵⁵⁷ *El Diario Vasco*, 21 de enero de 2011, p. 12.

¹⁵⁵⁸ ACTSS, *Memoria privada*, 2005, p. 24.

Las cocheras con las que inició su andadura la Compañía del Tranvía de San Sebastián en 1887 se encontraban situadas en Ategorrieta, en una zona que pronto adquirió un notable desarrollo residencial al construirse en su entorno numerosas villas y residencias para la alta burguesía local y los veraneantes más acaudalados. De este modo, ya en el año 1920, el ingeniero Luis Soria recomendó a la empresa el estudio del traslado de estas dependencias a otro emplazamiento de menor valor inmobiliario, para poder obtener importantes beneficios con la venta de los terrenos.¹⁵⁵⁹



Imagen nº 82: Primitivas cocheras de Ategorrieta. Al fondo se observa la construcción de las nuevas instalaciones de Marrutxipi. Su inauguración supuso la desaparición de cualquier vestigio del pasado de la Compañía del Tranvía. Fotografía cedida por Fernando Ibáñez.

Más tarde, la posibilidad de construir nuevas cocheras se volvió a plantear con motivo de la transformación de la concesión de tranvías a trolebuses y, de hecho, en el año 1945 se encomendó al arquitecto José Antonio Elizalde el diseño de las nuevas dependencias en las antiguas canteras de Herrera, terrenos que, por su naturaleza, no resultaban atractivos para su urbanización. Sin embargo, los limitados recursos que disponía la Compañía del Tranvía impidieron que se llegara a materializar este proyecto.¹⁵⁶⁰

Durante veinte años, la idea de trasladar las cocheras a Herrera cayó en el olvido. Sin embargo, en 1965 se desempolvó el proyecto ante los planes del Ayuntamiento de impulsar la urbanización del nuevo barrio de Inchaurreondo. Lamentablemente, esta posibilidad pronto se vio comprometida por la construcción de la nueva carretera de circunvalación de San Sebastián, cuyas obras se iniciaron en 1967. En efecto, esta infraestructura interrumpía la conexión de Herrera al destruir el trazado original del tranvía con una profunda trinchera.¹⁵⁶¹

¹⁵⁵⁹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 17*, p. 221.

¹⁵⁶⁰ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 23*, p. 46.

¹⁵⁶¹ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 26*, pp. 46B, 70B y 72.

Pese a que las obras de la circunvalación invalidaron los terrenos de Herrera como emplazamiento alternativo al de Ategorrieta, el Ministerio de Vivienda tomó las riendas del proyecto de urbanización de Inchaurredo y, el 4 de mayo de 1968, decretó la expropiación de las cocheras de la Compañía del Tranvía. No cabe duda que la empresa donostiarra se encontraba en una situación muy comprometida, por lo que pronto estudió otras ubicaciones para sus dependencias y, de hecho, en 1972 llegó a proponer al Ayuntamiento la permuta de los terrenos de Herrera por otros situados en los nuevos polígonos industriales de Martutene, aunque la iniciativa no tuvo mayor recorrido. En consecuencia, en noviembre de ese mismo año reverdeció el interés por las viejas canteras al contratar con la ingeniería ICOP la redacción de un proyecto para la construcción de las nuevas cocheras en Herrera, estudio que debía incluir el enlace con la carretera Nacional 1 mediante la perforación de un nuevo túnel. La obra sería financiada al 50% con el Ayuntamiento.¹⁵⁶²

El alto coste que implicaba la construcción del túnel de acceso a los terrenos de Herrera pronto frenó el desarrollo de este proyecto. Mientras tanto, las obras de urbanización del barrio de Inchaurredo avanzaban y, por tanto, cada vez era más urgente tomar una solución definitiva sobre el traslado de las cocheras de Ategorrieta, ya que en su emplazamiento estaba prevista la construcción de uno de los principales viales de acceso a la nueva zona residencial. Así, en 1977 el Ayuntamiento propuso a la Compañía del Tranvía el estudio de otro emplazamiento más próximo, situado en la vaguada que ocupaba la antigua fábrica de Arregui y Martínez, en el propio polígono de Inchaurredo.¹⁵⁶³

A principios de los años ochenta, el proyecto de nuevas cocheras cayó nuevamente en el olvido como consecuencia de la delicada situación financiera que atravesó la Compañía del Tranvía durante la transición, así como a la propia evolución política y económica del Ayuntamiento. Sin embargo, y pese a que la expropiación realizada por el Ministerio de Vivienda quedó sin efecto en 1978, apenas se realizaron inversiones de modernización y mejora de las viejas cocheras de Ategorrieta, ante la perspectiva de un inminente traslado que nunca terminaba de llegar. De este modo, durante otros veinticinco años convivieron las tecnologías de los autobuses más modernos del momento, con unas instalaciones vetustas que difícilmente podían albergar en condiciones los vehículos de la empresa.¹⁵⁶⁴

Con el cambio de siglo, el traslado de las cocheras y la construcción de nuevas dependencias, adecuadas para las necesidades del momento, se había convertido un problema ineludible. Finalmente, en el año 2001 el Ayuntamiento decidió emprender una ambiciosa operación urbanística por la que, tras el oportuno concurso público, adjudicaba a la promotora inmobiliaria GEDI la construcción de nuevas viviendas en los terrenos ocupados por las cocheras de Ategorrieta, a cambio de levantar las modernas dependencias necesarias en la vaguada de Marrutxipi, muy próximas al viejo emplazamiento.¹⁵⁶⁵

El proyecto de nuevas cocheras implicaba la construcción de un edificio de tres plantas, una bajo rasante y dos sobre ella, con una superficie útil total de 24.195 m², de los que 17.355 estarían bajo cubierta. De este modo, las nuevas dependencias, inauguradas el 21 de julio de 2003, tienen una capacidad para 104 autobuses, de los que 38 podrían ser articulados.¹⁵⁶⁶

¹⁵⁶² AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 27*, pp. 22B, 27 y 48.

¹⁵⁶³ AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 27*, p. 86B.

¹⁵⁶⁴ ACTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 28*, p. 9.

¹⁵⁶⁵ ACTSS, *Memoria privada, 2001*, p. 24.

¹⁵⁶⁶ ACTSS, *Memoria privada, 2002*, p. 19 y 2003, p. 18.

12.- CONCLUSIONES

A través de las páginas de este trabajo se ha desgranado la evolución de una empresa dedicada al sector de los transportes públicos como es el caso de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, a lo largo de sus 125 años de existencia. De este modo, y gracias a la información recogida en el análisis cronológico de su historia empresarial, social y tecnológica es posible valorar el impacto de un servicio público, esencial en cualquier ciudad moderna, en el desarrollo de la capital guipuzcoana. No en vano, los orígenes del tranvía se remontan a un momento clave en la historia de San Sebastián: el derribo de las murallas, la llegada del ferrocarril y su conversión en una ciudad turística y de servicios. No es una simple coincidencia que días antes de que el primer tranvía iniciase su andadura se inaugurase en la ciudad el Gran Casino Municipal, ya que ambos fueron fruto de la consolidación de San Sebastián como sede de la corte de verano y capital turística de primer orden.

El primer aspecto que caracteriza la creación y explotación de los transportes urbanos de San Sebastián y que lo distingue de las restantes empresas españolas del sector, es la estrecha vinculación de la empresa concesionaria, la Compañía del Tranvía de San Sebastián, con la ciudad.

Desde sus inicios, y durante más de 95 años, la gestión de los transportes urbanos de San Sebastián fue asumida por la iniciativa privada, algo que, en principio, no debe sorprender cuando, de hecho, en el siglo XIX español no existe ningún caso de empresa de tranvías directamente creada desde el poder municipal.

Sin embargo, aunque en principio este hecho no debería llamar en exceso la atención, debe tenerse en cuenta que, a diferencia de otras capitales españolas, el ayuntamiento de San Sebastián fue un caso verdaderamente atípico en el panorama nacional ya que, al contrario que en otros municipios, su consistorio si se implicó directamente en la gestión de importantes servicios públicos como es el caso de la Fábrica Municipal de Gas, la creación de una compañía telefónica local o el propio Gran Casino que, hasta la prohibición del juego en 1924, generó jugosos beneficios a la hacienda municipal, beneficios que, precisamente, se destinaron a financiar buena parte de estos servicios públicos. Todas estas iniciativas tenían en común con el servicio de tranvías su potencial rentabilidad pero, también, la exigencia de importantes inversiones de capital para su establecimiento. Entonces, ¿Cuáles son las razones que justifican la inacción del consistorio en materia de transporte urbano?

La explicación, en principio, es sencilla. La implicación del Ayuntamiento de San Sebastián en la implantación y explotación de los servicios públicos de gas y teléfono solo fue posible a partir de los beneficios que comenzó a aportar a la hacienda municipal el Gran Casino municipal, a partir de su inauguración en 1887. Así, en 1893 se hizo cargo de la empresa que gestionaba el servicio de fabricación y distribución de gas ciudad debido al deficiente servicio que prestaba el concesionario privado. Por su parte, en 1908 impulsó la implantación de la gran novedad tecnológica del momento: el teléfono, y en esos mismos años se implicó en proyectos de envergadura como la nueva traída de aguas desde Artikutza o la construcción del espectacular Paseo Nuevo. Sin embargo, cuando el consistorio dispuso de los recursos necesarios para poderse implicar en la financiación de los servicios públicos que requería la ciudad, la Compañía del Tranvía ya había implantado sus raíles en las calles de la capital guipuzcoana y, dado que prestaba un servicio razonable, los responsables municipales, muchos de ellos vinculados al accionariado de la empresa de transportes públicos, consideraron cubierta esta necesidad y, además, controlada por intereses muy próximos. Por tanto, es fácil entender que optaran por no intervenir en este servicio.

No por ello el Ayuntamiento se desinteresó por el desarrollo del transporte urbano. De hecho, en muchos casos existió una directa implicación entre los intereses del tranvía y los propios rectores del consistorio, como lo refleja la habitual presencia de antiguos o futuros alcaldes y concejales en su Consejo de Administración y en su accionariado. El propio consistorio defendió en muchas ocasiones los intereses particulares de la Compañía del Tranvía, a la que había otorgado de hecho el monopolio del transporte público en la ciudad, como sucedió a principios del siglo XX, cuando la compañía del ferrocarril de San Sebastián a Hernani intentó implantar una red de transporte urbano en las calles de la capital guipuzcoana.

Como ya se ha indicado, la vinculación con la ciudad es una de las principales señas de identidad de la Compañía del Tranvía. La lectura de la cada vez más rica bibliografía sobre los tranvías españoles demuestra que el control de la práctica totalidad de las redes de tranvías de nuestro país estuvo en manos del capital extranjero, al menos hasta finales de la segunda década del siglo XX, momento en que se inició un lento proceso de nacionalización del capital que no concluiría hasta los años cincuenta. En muchos casos, el capital extranjero participó en los tranvías españoles desde sus propios orígenes y, en otros, aprovechó las fuertes inversiones que exigía su electrificación para tomar el control de pequeñas empresas financiadas hasta entonces con capital español. De este modo, a principios del siglo XX los tranvías de Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia, Tenerife, Zaragoza, Gijón, Santander, Bilbao o Alicante, entre otros muchos, eran gestionados por empresas foráneas, con un destacado predominio del capital procedente de los grandes trust tranviarios de Bélgica. Incluso en la propia San Sebastián se pudo constatar esta especialidad inversora belga en la vecina compañía del Tranvía Eléctrico de San Sebastián a Tolosa.

Por el contrario, la única excepción destacada en España a este fenómeno es el caso de los tranvías de la capital guipuzcoana. Desde sus inicios, el grueso del capital de la Compañía del Tranvía de San Sebastián se distribuyó entre un numeroso grupo de pequeños inversores estrechamente vinculados al comercio y la industria de la ciudad, que suscribieron 2.050 de las 2.500 acciones en las que quedó repartido su capital social. Las únicas presencias destacadas ajenas a la ciudad eran la del concesionario, el bilbaíno Eusebio García Lejarraga, que recibió 200 títulos a cambio de sus derechos, y las 250 acciones suscritas por Antonio López López y Bernardino Pérez, ambos del grupo Comillas, conglomerado empresarial con importantes vinculaciones con otros destacados accionistas donostiarra como Luis Calisalvo, Carlos Eizaguirre o Patricio Satrústegui.

Los rectores de la Compañía del Tranvía rechazaron, una tras otra, las propuestas para adquirir el negocio que realizaron diversas sociedades foráneas en sus diversos intentos para tomar el control de la empresa donostiarra, como fue el caso de la gran multinacional Thomson-Houston durante el proceso de la electrificación o las presiones de los trusts belgas para hacerse con su control durante la grave crisis financiera que vivió el negocio a partir de 1918. Por el contrario, la empresa donostiarra se mantuvo siempre en manos de un grupo constituido por algo más de un centenar de pequeños accionistas, todos ellos directa o indirectamente vinculados a la capital guipuzcoana aunque, a partir de los años veinte, una entidad de crédito radicada en la capital guipuzcoana, el Banco Guipuzcoano, se iría convirtiendo en el accionista de referencia aunque siempre con una participación minoritaria que, en 1974 era de 2.061 acciones, es decir, el 12,8% del capital social. El resto, seguía repartido entre 229 accionistas entre los que, con insistente frecuencia, se repetían los apellidos de quienes fundaron la empresa en 1886.

Es fácil suponer que, si los accionistas mantuvieron a lo largo de los años su participación en la Compañía del Tranvía, sería, probablemente, porque no era un mal negocio. Sin embargo, aunque la explotación del tranvía no resultara ruinoso, tampoco

puede considerarse como especialmente lucrativa. En efecto, la Compañía del Tranvía pudo repartir beneficios entre sus accionistas en 87 de sus 94 ejercicios de explotación privada, con una media del 5,546% de interés a su inversión, cifra a la que se debe sumar la duplicación del valor de las acciones a cargo del fondo de regularización, realizada en 1966 sin coste alguno para el accionista. El mismo fondo de regularización permitió distribuir en 1975 otras 12.000 acciones entre los accionistas y el abono del 60% de la última ampliación de capital, de 32.000 títulos, realizada en 1980 lo que, en cierta medida, supuso un interesante beneficio extraordinario. De todos modos, estas cifras, en apariencia brillantes, deben ser de inmediato matizadas ya que es preciso tener en cuenta el grave proceso inflacionario que caracterizó a la economía española a partir de la Guerra Civil, con una media anual del 10,23% anual, lo que devaluó drásticamente el valor real de la empresa. De este modo, en pesetas constantes, y pese a las recapitalizaciones realizadas a cargo del fondo de reserva, el valor real de los diez millones en acciones que suponía el capital social de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en los años cuarenta, apenas representaba 426.666 pesetas en el momento de su compra por parte del Ayuntamiento, es decir, el accionista vio como el valor real de cada una de sus acciones de 500 pesetas era, en 1981, de tan solo 21,33 pesetas.

Por tanto, para el accionista de la Compañía del Tranvía, su inversión no resultó particularmente remuneradora. Sin embargo, sus accionistas no siguieron el ejemplo de sus colegas en la práctica totalidad de las capitales españolas, en las que tras la puesta en marcha del servicio y, sobre todo, a la hora de afrontar la electrificación, no dudaron en poner sus títulos en manos del capital extranjero, sobre todo de empresas belgas que, gracias a su profundo conocimiento de las técnicas de explotación de los tranvías, eran capaces de obtener mejores rendimientos, tanto en la gestión del proceso de cambio de tracción como del propio servicio, así como con los beneficios colaterales que ofrecía la posibilidad de adquirir equipos y vehículos fabricados en talleres vinculados a los mismos capitales. Por el contrario, ofertas, más que razonables, no faltaron y, sin embargo, los rectores de la pequeña empresa donostiarra decidieron afrontar por su cuenta y riesgo la electrificación de sus tranvías. Como se ha visto en estas páginas, la aventura apuntó estuvo de provocar la ruina de la compañía, precisamente por el desconocimiento de la nueva tecnología. Asimismo, es importante señalar que, a lo largo de su dilatada historia, la Compañía del Tranvía no se interesó por la explotación de negocios ajenos, ni siquiera en su entorno más inmediato. Es decir, se centró, exclusivamente, en su pequeño negocio.

Las razones por las que los accionistas donostiarras de la Compañía del Tranvía se empeñaron en mantener su inversión fueron múltiples: desde los beneficios colaterales que podía aportar disponer de transporte público en terrenos urbanizables propiedad de algunos de los accionistas, hasta la obtención de tarifas más económicas en el transporte de mercancías. En el primero de los casos podemos citar, entre otros muchos, a Paulino Caballero, propietario de diversos terrenos en la zona de Miracruz, o la familia Machimbarrena. Lo mismo sucedió en 1912 con la Sociedad Monte Igueldo, que pasó a ser accionista de la Compañía del Tranvía y, asimismo, construyó y cedió su explotación a la Compañía su propio ramal desde el túnel del Antiguo hasta la estación inferior del funicular, obra que, además de permitir el acceso a las instalaciones recreativas situadas en la cima, impulsó la urbanización de los terrenos del entorno propiedad de esta empresa. Por su parte, la familia de los Lizarriturry fue uno de los principales interesados en el establecimiento del servicio de carga, ya que lograron tarifas especiales, ciertamente ventajosas, para el transporte de materias primas desde los puertos de Pasajes y Rentería con destino a las fábricas químicas y de cementos vinculadas a su familia.

Sin embargo, lo antes señalado solo ofrece una explicación parcial, ya que no debemos olvidar que una buena parte de los accionistas de la compañía eran

pequeños inversores que, en principio, no tenían grandes intereses ni en el sector inmobiliario ni en las principales industrias de la ciudad. Así, cuando se constituyó la empresa en 1886, de los 115 accionistas, eran 89 los inversores con menos de 20 títulos. Este porcentaje de pequeños accionistas, lejos de disminuir, se incrementó con el paso de los años, de modo que en 1975 eran 131 personas las poseedoras de menos de 20 acciones.

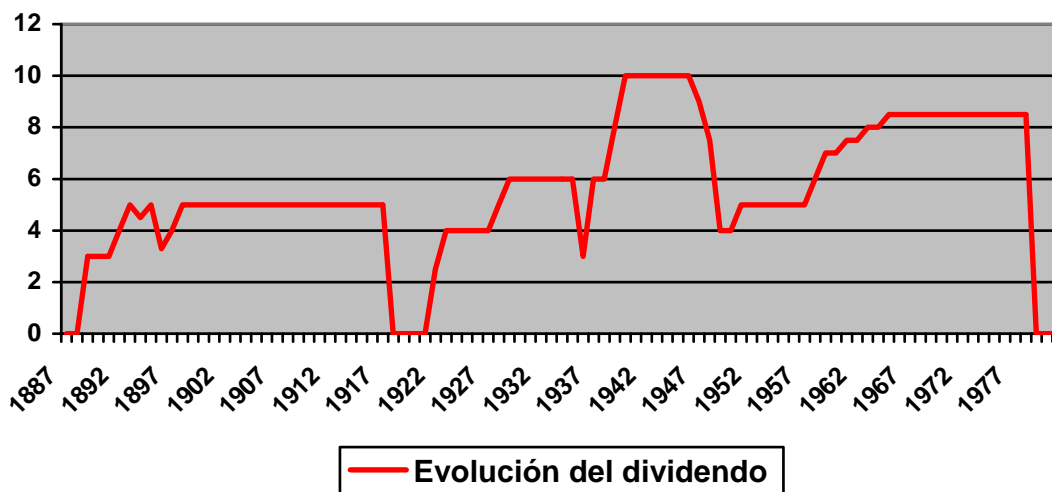


Gráfico nº 1: Evolución del dividendo de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1887-1981)

La mayoría de estos pequeños inversores estaban vinculados al comercio minorista, la hostelería o las profesiones liberales. A la vista de los resultados ofrecidos por la Compañía del Tranvía, parece probable que su capital habría encontrado una mejor remuneración en otros sectores. Por tanto, sin desdeñar los aspectos puramente crematísticos del negocio, no cabe duda que muchos de los donostiarros que invirtieron en el capital de la Compañía del Tranvía de San Sebastián lo hicieron, en buena medida, impulsados por el deseo de dotar a su ciudad de un medio de transporte urbano moderno, en consonancia con el nivel de desarrollo que se esperaba de la capital estival de la monarquía. Evidentemente, los primeros beneficiarios del nuevo servicio de transporte público eran los propios inversores, ya que muchos de ellos tenían intereses en diversos negocios de la ciudad que podían verse beneficiados con la mejora de la movilidad ciudadana que suponía la implantación del tranvía, máxime en una época en la que todavía no habían proliferado los vehículos privados.

En consecuencia, la mayor parte de las familias que conformaron el grupo inicial de 115 accionistas que, en 1886, constituyó la Compañía del Tranvía de San Sebastián, mantuvieron su vinculación con la empresa durante sus 95 años de gestión privada, sin que se registrasen importantes variaciones en su composición, salvo, el creciente protagonismo del Banco Guipuzcoano que, como se ha señalado, nunca llegó a superar el 13% del capital. Por su parte, los consecutivos repartos de herencias contribuyeron a atomizar aun más a su fiel accionariado.

Sin duda, la estrecha vinculación entre la Compañía del Tranvía y las figuras más destacadas de la vida social y económica de la ciudad facilitó las relaciones entre la empresa concesionaria y el Ayuntamiento. De hecho, muchos de sus accionistas participaron activamente en la vida municipal como alcaldes y concejales de la ciudad. Sin embargo, esto no impidió que, a lo largo de su historia, se vivieran momentos de fricción, como el oscuro episodio de las concesiones de autobuses en competencia,

otorgadas por el municipio a principios de los años treinta y, sobre todo, tras la Guerra Civil, cuando el consistorio aprovechó la proximidad de la caducidad de las concesiones para forzar a la Compañía del Tranvía a realizar un cambio tecnológico, el paso del tranvía al trolebús, transformación que, desde luego, resultó muy lesiva para sus intereses, hecho que queda patente en la brusca caída del dividendo registrada durante este proceso.

Pese a estos y otros desencuentros, y a diferencia de otras ciudades como Valencia o Sevilla, donde la actitud de las autoridades municipales llegó a ser abiertamente hostil con las empresas concesionarias, las relaciones entre la Compañía del Tranvía de San Sebastián y el ayuntamiento fueron por lo general fluidas e, incluso, cuando el negocio ya no daba más de sí, en lugar de proceder a un rescate anticipado de las concesiones, el consistorio optó por la fórmula menos lesiva para el interés de sus accionistas: la compra de sus devaluadas acciones a la par.

Este hecho supuso el fin de una de las principales singularidades de la empresa donostiarra. En efecto, en 1981, ante la imposibilidad de seguir haciendo frente a la marea que, desde los años cincuenta asolaba a todos los servicios de transporte público en España, los accionistas de la Compañía no tuvieron más remedio que ceder sus títulos al Ayuntamiento aunque algunos de ellos se resistieron a ceder su participación por razones puramente sentimentales ya que, en aquel momento, no cabía duda de que el negocio como tal, no tenía ninguna perspectiva. Al igual que la mayoría de las empresas del sector, la Compañía del Tranvía tampoco pudo hacer frente a un cúmulo de factores entre los que destacaban la motorización de la sociedad y el paulatino abandono del autobús en beneficio del automóvil y las rígidas políticas tarifarias impuestas por la administración, que no compensaban el constante incremento de los costes del servicio, sobre todo en lo que se refiere a mano de obra y combustible.

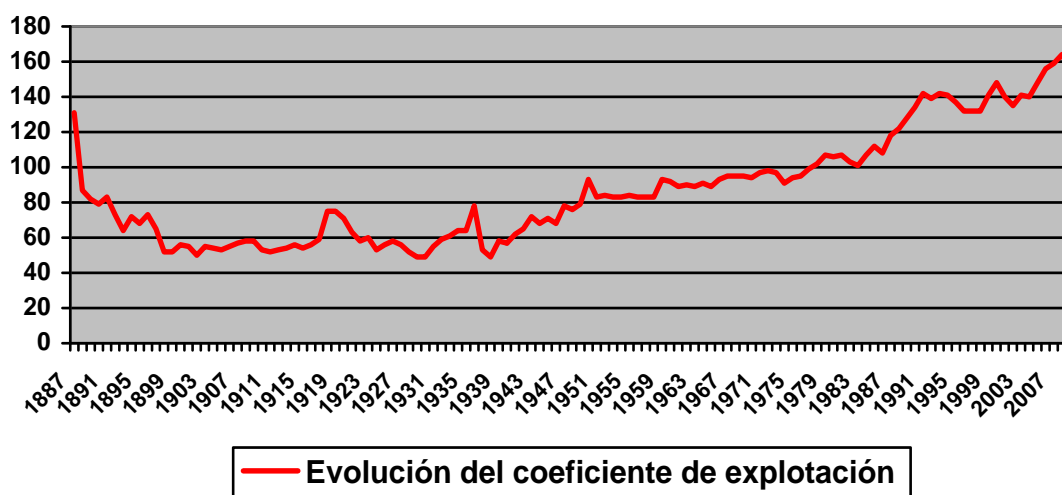


Gráfico nº 2: Evolución del Coeficiente de Explotación de la Compañía del Tranvía de San Sebastián

A diferencia de otras ciudades, el constante crecimiento demográfico experimentado a lo largo de los años cincuenta y sesenta, y su directo impacto en la demanda de transporte público, permitió mantener la gestión privada a lo largo de dichos años. Sin embargo, el estancamiento registrado a partir del inicio de la grave crisis económica, política y social de mediados de los setenta, fue la puntilla que terminó con el beneficio empresarial en 1978 y el consiguiente abandono de la gestión privada. San Sebastián dejó de ser una excepción y, al igual que lo que ya había sucedido anteriormente en

otras capitales españolas como Madrid, Barcelona, Málaga, Sevilla, Santander o Valencia, el servicio fue municipalizado, aunque la vieja Compañía del Tranvía mantuvo su personalidad jurídica.

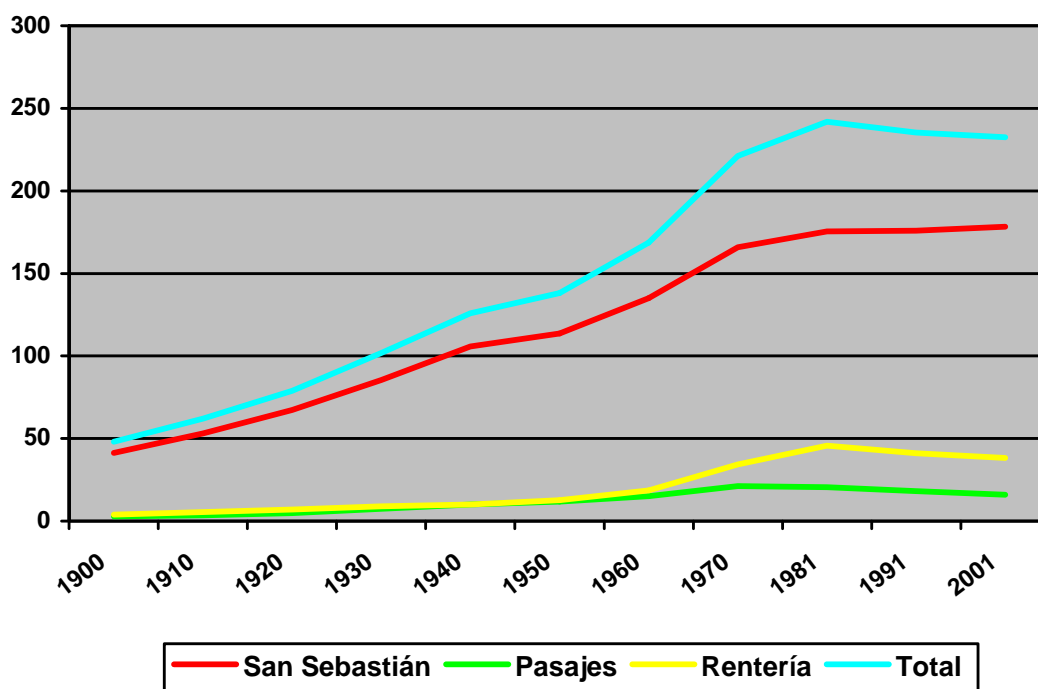


Gráfico nº 3: Evolución demográfica de las poblaciones atendidas por la Compañía del Tranvía de San Sebastián

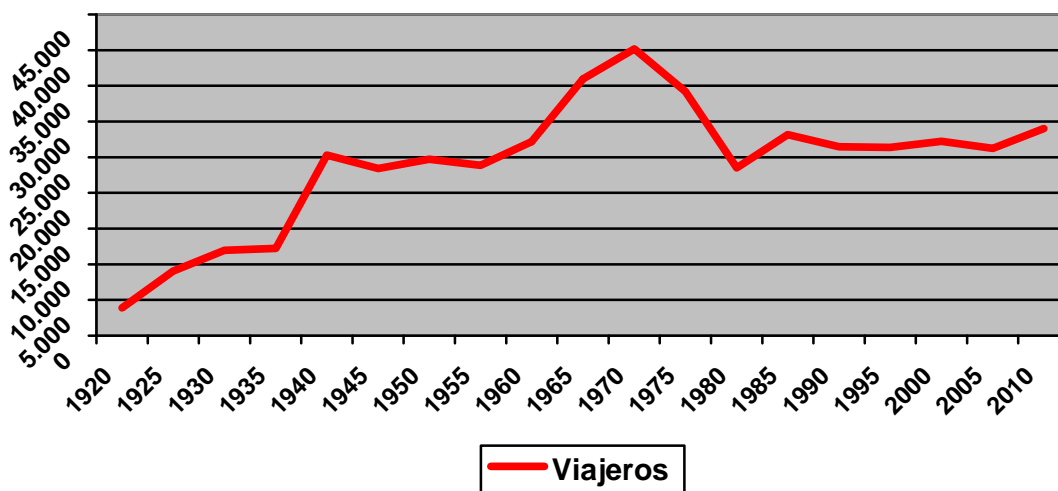


Gráfico nº 4: Evolución del tráfico de viajeros de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (en miles)

En todo caso, es importante señalar que, además de los factores antes citados, la crisis de los transportes urbanos de San Sebastián estuvo también condicionada por un factor específico y solo compartido, en menor medida, con Bilbao, Vitoria y Pamplona: la dura conflictividad social vivida en los años de la transición en los que,

los servicios de la Compañía del Tranvía, se convirtieron en objetivo prioritario en los continuos altercados que vivió la ciudad en esas fechas. Más de doscientos autobuses destruidos en algaradas callejeras es una cifra sin parangón en España y en Europa y, lo que es más grave, en algunos ejercicios se registraron más de un centenar de días con graves alteraciones del servicio motivados por manifestaciones, barricadas, controles policiales, etc. La evidente pérdida de fiabilidad fue, sin duda, un factor determinante a la hora de explicar la brutal pérdida de clientela experimentada por la empresa en dicho periodo, sobre todo en la antigua línea estrella de la empresa, la de Rentería, que en poco más de cinco años pasó de transportar cerca de quince millones de viajeros a poco más de cinco.

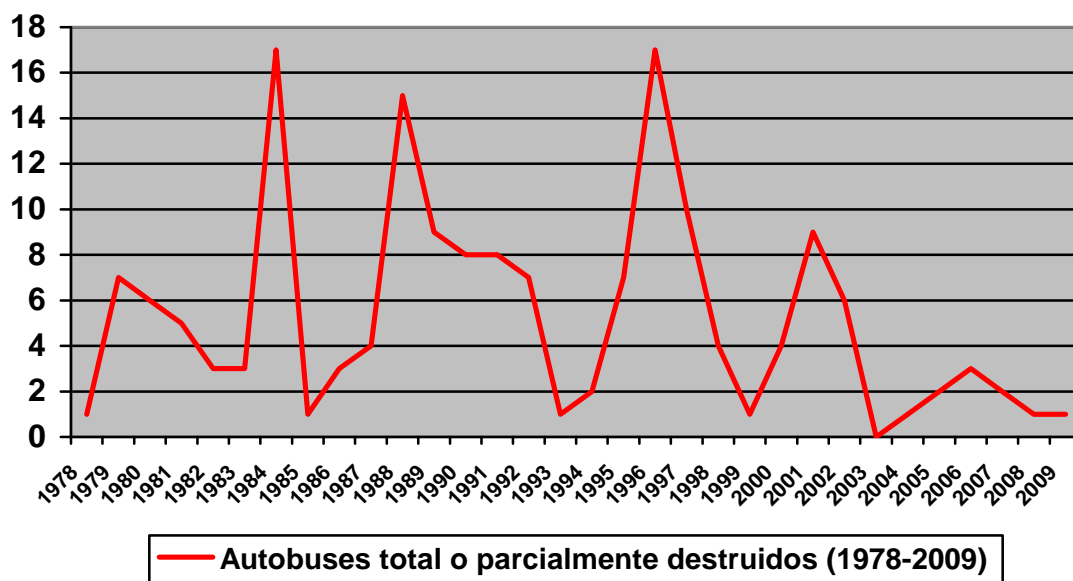


Gráfico nº 5: Autobuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián total o parcialmente destruidos por actos de violencia callejera.

El segundo aspecto a valorar en los 125 años de actividad de la compañía del Tranvía de San Sebastián es su contribución a la configuración urbana de la ciudad, a la especialización sectorial de sus barrios e, incluso, a la propia fisonomía de la capital guipuzcoana.

En efecto, la implantación del tranvía fue decisiva a la hora de modelar el paisaje urbano de la ciudad, sobre todo el paseo de Miraconcha, rematado con el túnel del Antiguo, obra que resultaba imprescindible para evitar las fuertes rampas en la zona del Pico del Loro. Esta actuación permitió la consolidación del cierre meridional de la bahía de la Concha, es decir, la conformación de la principal seña de identidad de San Sebastián, lo que los donostiarras, pomposamente, acostumbran a denominar como el «marco incomparable». Además, el túnel permitió liberar espacios que facilitaron la construcción sobre el mismo del los jardines y palacio de Miramar como residencia estival de la familia Real. Este espléndido emplazamiento contribuyó, sin duda, a que la capital guipuzcoana se convirtiera, durante el resto del periodo monárquico, en la sede de la corte de verano, hecho que supuso el aldabonazo definitivo para la conversión de la capital guipuzcoana en un destino turístico de primer orden, con las profundas transformaciones que este hecho implicó en su desarrollo económico y social.



Imagen nº 83: la implantación del tranvía exigió la construcción del paseo de Miraconcha y del túnel del Antiguoa, conformando de este modo la principal estampa del paisaje donostiarra. Archivo Museo Vasco del Ferrocarril.

Además de contribuir de forma decisiva a la conformación de la principal estampa de la ciudad, la bahía de la Concha, objeto central de ininidad de postales, publicaciones o logotipos, la actividad de la Compañía del Tranvía también contribuyó a la consolidación de los nuevos espacios urbanos creados tras el derribo de las históricas murallas. Los propios escombros extraídos en la construcción del paseo de Miraconcha y del túnel del Antiguoa fueron transportados en el tranvía para ser empleados en el relleno de las marismas de la zona de Amara y de los terrenos ganados al mar que propiciarían la creación del barrio de Salamanca. Asimismo, sus vagones transportaron la piedra de las canteras de Herrera con las que se construyeron las nuevas edificaciones, incluidas algunas obras notables como la fábrica de tabacos o el frontón Jai-Alai.

Si el impacto del tranvía resulta indudable en la conformación del paisaje urbano, el análisis de su trascendencia en el propio desarrollo del proceso de urbanización de la ciudad y la especialización sectorial de sus barrios resulta más complejo.

El primer servicio del tranvía se implantó, de Oeste a Este, desde el barrio del Antiguoa al corazón de la ciudad histórica, la plaza Vieja, para continuar por Ategorrieta a las poblaciones vecinas de Pasajes y Rentería. En una primera fase, es poco probable que el tranvía contribuyese por si solo al desarrollo urbano de las zonas por él recorridas ya que es preciso tener en cuenta que, el concepto de este servicio en aquella época, estaba muy alejado del actual.

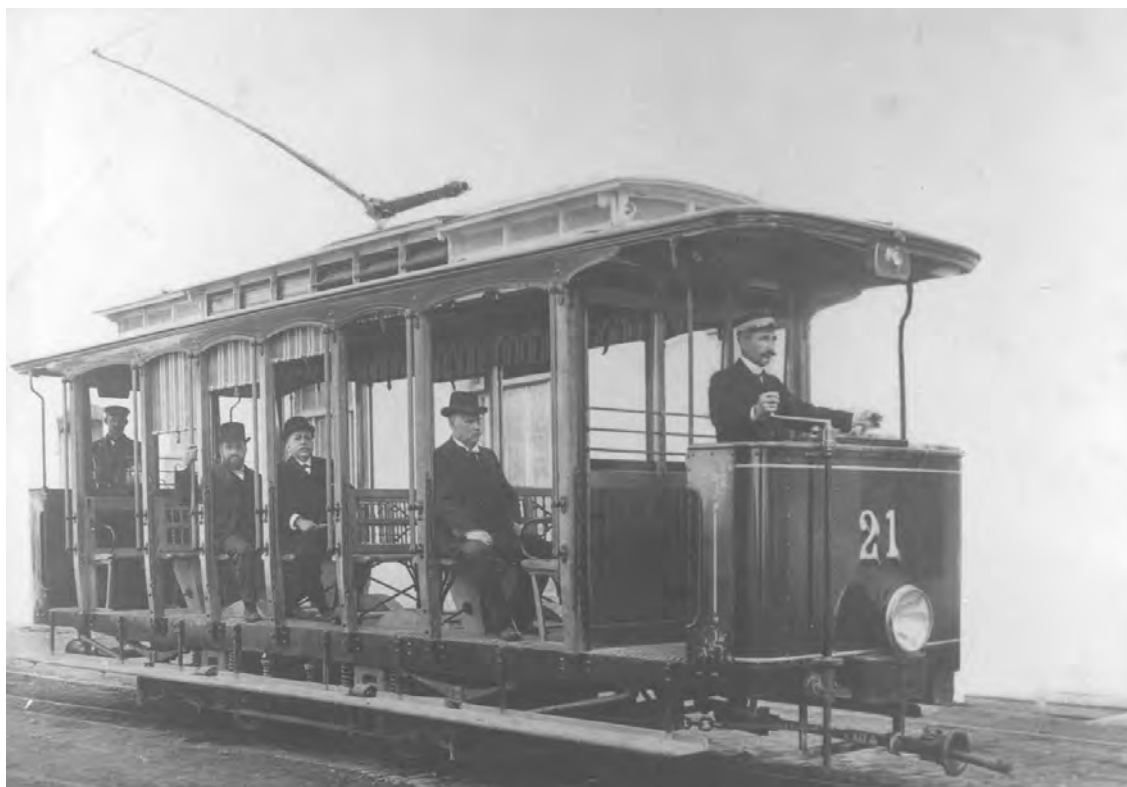


Imagen nº 84: En sus inicios, el tranvía estaba destinado a las clases más pudientes.
Archivo Museo Vasco del Ferrocarril.

En efecto, el tranvía no era en sus inicios un sistema de transporte barato y masivo, destinado a facilitar la movilidad de las clases menos pudientes como es, por lo general, en la actualidad. Por el contrario, el precio de un billete ordinario desde la plaza Vieja a Rentería ascendía a 60 céntimos, el equivalente actual a más de 6 euros. Con esos precios, desde luego, el tranvía estaba muy lejos de ser un medio popular que podía utilizarse a diario sin gran merma de los recursos disponibles por las clases trabajadoras. De hecho, como consecuencia de sus elevadas tarifas, durante sus primeros quince años de andadura el tranvía prácticamente estuvo reservado a las clases más pudientes, aquellas que establecieron sus chalets en el entorno de Ategorrieta y, sobre todo, por los miembros de la numerosa colonia de veraneantes que acudían a San Sebastián al calor de la corte estival y que empleaban sus servicios para realizar excursiones a Pasajes o para escuchar los conciertos de la banda de música de Rentería, en una época en la que no existían alternativas de ocio como el cine o la televisión. El hecho de que los tres meses de verano acaparasen cerca de la mitad del tráfico anual refleja con claridad esta situación. Solo a partir de la primera década del siglo XX, con la introducción de un nuevo sistema tarifario, que redujo prácticamente a la mitad el coste del billete, el tranvía comenzó a convertirse en la capital guipuzcoana en un transporte público según el concepto actual. Sin embargo, y dadas las propias características de San Sebastián, la temporada estival, a diferencia de otras ciudades españolas, sigue manteniendo cierto protagonismo y, de hecho, en 2010, los meses de julio, agosto y septiembre, en los que al atractivo de las playas se suman actividades como las fiestas de Semana Grande, el Festival Internacional de Cine o el de Jazz, sumaron el 26,3% de la demanda total, cifra que sigue siendo ligeramente superior a la media del resto del ejercicio. Así, mientras que el mes de agosto es, por lo general en todos los transportes urbanos de España, el de menor actividad, dado que las vacaciones propician el masivo abandono de las ciudades y, por consiguiente, el fuerte descenso de la demanda diaria habitual por motivo de

estudios y trabajo, este mismo periodo sigue marcando el máximo de viajeros transportados en la capital guipuzcoana.

Como hemos indicado antes de desviarnos del tema, al señalar la particularidad que todavía hoy en día caracteriza a los transportes urbanos de San Sebastián respecto a la demanda estival, la reducción de las tarifas implantadas a principios del siglo XX fue la que facilitó la conversión del tranvía en un medio de transporte popular y masivo y, este mismo hecho fue el que favoreció la rápida expansión demográfica que experimentaron Pasajes y Rentería durante los tres primeros tercios de la centuria. A su vez, este hecho propició el desarrollo de la competencia, en 1912 con la construcción del ferrocarril de vía estrecha de San Sebastián a la frontera francesa, con estaciones en Pasajes y Rentería, a partir de 1922 con el establecimiento de servicios de autobuses en paralelo al tranvía y, en 1929, con la electrificación del ferrocarril del Norte y la implantación de trenes de cercanías entonces denominados, no por casualidad, «tranvías».



Imagen nº 85: El tranvía de Igueldo favoreció la urbanización del entorno de Ondarreta. Archivo Museo Vasco del Ferrocarril.

La Compañía del Tranvía favoreció, con la implantación de sus servicios, el desarrollo de nuevos barrios en San Sebastián, como es el caso de Amara y la zona de Ondarreta, en los que el tranvía precedió la urbanización de estos entornos. La apuesta era, en todo caso, sobre seguro, ya que la estación de los ferrocarriles de vía estrecha en el primer caso, y el funicular y parque de atracciones en el segundo, garantizaban una clientela mínima que permitía cubrir los gastos de explotación con facilidad.

Si conservadora fue la actitud de la Compañía del tranvía en su primera fase de expansión, con las líneas de Amara e Igueldo, más lo fue con la de Gros, cuya construcción no se inició hasta que quedó plenamente justificada tras haberse levantado y habitado en este barrio las primeras manzanas de viviendas. De hecho,

fue la insistencia de los nuevos vecinos la que finalmente impulsó su establecimiento que, además, se ejecutó en pequeñas fases, a medida que se expandía el propio barrio hacia el Este.

Tras la construcción de la línea de Gros en 1915, la Compañía del Tranvía no implantó nuevos trayectos durante cerca de cuarenta años, hasta la inauguración del servicio de autobuses a Eguía en 1953. Las razones que explican esta absoluta falta de dinamismo son, por una parte, internas: la grave situación financiera que atravesó la empresa a finales de la Primera Guerra Mundial, lo que supuso el abandono de iniciativas como la proyectada línea Norte-Sur, la crisis económica de los años treinta, la propia Guerra Civil y, por último, las importantes inversiones que exigió el proceso de sustitución del tranvía por el trolebús. Entre las causas externas, la más destacada es la propia dinámica urbana de la ciudad, en la que el crecimiento demográfico experimentado en esos años no se tradujo en la expansión de la trama urbana sino en el incremento de la densidad de población en los barrios ya consolidados y, por cierto, atendidos por los servicios de la Compañía, lo que se tradujo en un notable incremento de la demanda y la mejora de los resultados del negocio. Es decir, si en cuarenta años no se establecieron más líneas fue, tanto por la incapacidad de la empresa, como por la falta de alicientes para su creación. En este sentido, y aunque ya se ha señalado que algunos accionistas tuvieron intereses en el sector inmobiliario, parece evidente que no jugaron un papel determinante en la política de expansión de la empresa. De lo contrario, habría sido común la creación de nuevas líneas, en principio deficitarias, pero que habrían permitido poner en valor nuevas áreas de expansión urbana. Por el contrario, mantuvo una actitud muy conservadora y los servicios de la Compañía siempre fueron por detrás de la demanda aunque, una vez creados, contribuyeron a su consolidación.

A partir de los años cincuenta se inició la expansión de los servicios de la compañía del tranvía pero estos siempre fueron a la zaga del propio crecimiento urbano de la ciudad. En dicha década se crearon dos líneas, la citada de Eguía y la de Pío XII, esta última por petición expresa del Gobernador Civil, tras el traslado de su sede institucional a un nuevo edificio levantado en dicha plaza. En la siguiente década se establecieron tres líneas a nuevos focos de demanda como los hospitales y los barrios de Alza y La Paz, pero es en los setenta cuando se produce la primera gran expansión de sus servicios con la implantación de ocho nuevos itinerarios.

Esta rápida proliferación de nuevas líneas no fue sino el reflejo de un brusco cambio de la situación en la que desarrollaba su actividad la Compañía del Tranvía. Como se ha visto en este trabajo, en los años setenta la empresa emprendió una rápida decadencia que desencadenó su municipalización en 1981. Si, en buena medida, el negocio había sobrevivido tras la Guerra Civil gracias al rápido crecimiento demográfico de San Sebastián y las poblaciones limítrofes y al incremento de la densidad de población en los barrios servidos por sus autobuses y trolebuses, en los años setenta se frenó bruscamente este crecimiento y, en paralelo, se inició un proceso de creación de nuevos barrios de baja densidad cuyo desarrollo se vio favorecido por la popularización del automóvil. De ahí que, en un intento de mantener vivo el negocio, la Compañía intentara, con los mismos recursos materiales y humanos, atender estos nuevos núcleos de población. Esta decisión implicó la reducción de frecuencias y capacidad en las líneas, «clásicas» para, con los recursos detraídos a éstas, poder atender a las de nueva creación.



Imagen nº 86: En los últimos años, la Compañía del Tranvía ha expandido considerablemente sus servicios. Fotografía cedida por Hodei Goldarazena Biela.

Esta nueva dinámica se ha mantenido hasta principios del siglo XXI, momento en que la Compañía del Tranvía ha emprendido una nueva fase de expansión, con la rápida proliferación de líneas y servicios que han exigido un considerable incremento de los medios materiales y humanos. Sin embargo, dado lo reciente de esta etapa, todavía es pronto para poder juzgar sus objetivos y resultados desde una perspectiva histórica.

En todo caso, la presencia del tranvía, favoreció la especialización funcional de las zonas atendidas por sus servicios, una vez se popularizaron sus tarifas a partir de la primera década del siglo XX. Indudablemente, la conformación de zonas de habitación populares en el Antiguo, Pasajes y Rentería y, posteriormente, a nuevas barriadas como Alza, La Paz, Intxaurrondo o Seminario, está estrechamente vinculada a la presencia de un transporte público activo y cada vez más demandado, tal y como demuestra el constante crecimiento del tráfico hasta los años setenta, aunque la posterior democratización del automóvil frenó esta tendencia.

Por el contrario, el papel de los servicios de la Compañía del Tranvía fue mucho más ambiguo respecto a uno de los principales factores históricos de desarrollo de San Sebastián: su puerto.

El establecimiento de un tranvía desde el centro de la ciudad hasta Pasajes hacía suponer que el nuevo medio de transporte podría ser determinante a la hora de consolidar su dársena que, objetivamente, ofrecía mejores condiciones técnicas que el pequeño puerto histórico de la ciudad. Sin embargo, en un primer momento, sus elevadas tarifas no facilitaron el traslado diario de los obreros necesarios para las labores de estiba y desestiba de los barcos ni de aquellos que podían trabajar en las industrias surgidas en su entorno. La implantación de servicios obreros fue en aquellos años más bien anecdótica por lo que, los que debían desarrollar su actividad laboral en el puerto o su entorno, no podían contar con el tranvía para acceder a diario a sus puestos de trabajo. Pero, además, la Compañía del Tranvía contribuyó, con sus

servicios de transporte de mercancías, a prolongar la vida comercial del viejo puerto donostiarra.



Imagen nº 87: Los servicios de carga de la Compañía del Tranvía facilitaron el desarrollo de diversos tráficó de mercancías en el histórico puerto donostiarra y el mantenimiento de su actividad comercial en detrimento del nuevo puerto de Pasajes. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

En efecto, una de las grandes ventajas del puerto de Pasajes, además de la mayor amplitud de sus instalaciones, era su situación junto a las vías del ferrocarril de la Compañía del Norte, lo que facilitaba el intercambio de mercancías al evitar los costosos trasbordos que exigía la utilización de la estación y del puerto de San Sebastián. Cuando en 1906 la Compañía del Tranvía apostó por el transporte de mercancías, decidió implantar sus vías en los muelles de Pasajes, pero también en los de la pequeña dársena donostiarra y, de este modo, contribuyó a que ésta pudiera mantener ciertos tráficó que, en caso contrario, probablemente habrían sido captados con facilidad por Pasajes. En efecto, pese a sus peores condiciones y a su escasa capacidad, a favor de la dársena donostiarra jugaba el factor de la proximidad a la estación de los ferrocarriles de vía estrecha de Amara, a la zona industrial de Venta Berri y, gracias al tranvía de Tolosa, al industrioso valle del Oria. De este modo, su conexión mediante las vías del tranvía revitalizó el histórico puerto donostiarra ya que el uso de sus muelles resultaba más barato, y por tanto, más competitivo, que el desvío a Pasajes.

En todo caso, es importante reseñar la importancia que tuvo el transporte de mercancías en los tranvías de San Sebastián y en los de su afluente, el tranvía de Tolosa, solamente equiparable a los de Bilbao y Granada. Y es que, aunque ahora pueda parecer impensable, los tranvías de estas ciudades se caracterizaron precisamente por ofrecer, además del tradicional transporte de viajeros, un activo servicio de transporte de cargas.

A la vista de estos factores y, aunque la implantación del tranvía contribuyó decisivamente a la conformación de algunas de las principales señas de identidad del

paisaje urbano de San Sebastián, la Compañía del Tranvía no jugó un papel de vanguardia en los principales cambios geográficos, demográficos y funcionales de la ciudad, sino que más bien se acomodó a las diversas circunstancias, con actitudes muy conservadoras, cuyo objetivo fue, en todo momento, mantener una rentabilidad mínima del negocio. Es decir, no impulsó la demanda, aunque contribuyó sin duda a su consolidación.

Por último, no podemos concluir esta tesis sin valorar la propia evolución tecnológica de los transportes urbanos de San Sebastián: del tranvía de mulas al eléctrico para pasar al trolebús y, más tarde, al autobús.

Cuando en 1887 la Compañía del Tranvía de San Sebastián inició su andadura, recurrió al motor más comúnmente utilizado entonces en los tranvías de todo el mundo, que no era otro que el de sangre, es decir, la fuerza de caballos y mulas. Pese a que desde 1873 se había iniciado la aplicación de la tracción mecánica en los tranvías, primero mediante cable, un año más tarde con locomotoras de vapor y, a partir de 1881 con la fuerza eléctrica, sus resultados prácticos todavía no eran determinantes y la tracción animal seguía siendo preponderante en todos los tranvías del mundo en dicha fecha. En el caso más inmediato, el español, solo unas pocas líneas en Barcelona, Madrid o Santander empleaban pequeñas locomotoras de vapor, mientras que en otras ciudades, como la vecina Bilbao, habían fracasado los ensayos realizados para su implantación. Por tanto, los rectores de la Compañía del Tranvía no hicieron otra cosa que seguir la corriente imperante en ese momento.

Iniciada la explotación del servicio, pronto se pudieron constatar las insuficiencias del motor de sangre en una línea tan prolongada y accidentada como la de San Sebastián a Rentería, lo que sin duda explica su temprana electrificación, la segunda realizada en España. Sin embargo, con el cambio de tracción se pudo comprobar como la mayor parte de la inversión realizada en los primeros diez años de andadura de la empresa había sido prácticamente estéril. En efecto, diseñada para los ligeros tranvías hipomóviles, la vía se convirtió en un quebradero de cabeza que, en pocos años, exigió su completa sustitución. De poco más sirvieron el medio centenar de coches y lo mismo puede decirse del gran gasto que supuso el mantenimiento de los semovientes durante esa década. Si a esto unimos los escasos rendimientos obtenidos durante el periodo de utilización de la tracción animal, la conclusión es que la inversión fue ruinososa. De hecho, es posible afirmar que su único aspecto positivo radicó en la propia implantación del servicio, que serviría de base para su modernización y crecimiento. Seguramente, si los rectores de la Compañía del Tranvía hubieran sabido la rápida evolución que iba a experimentar la tecnología de los tranvías gracias a la tracción eléctrica, habrían esperado unos años para impulsar su inversión y establecer, desde el primer momento, una red de tranvías eléctricos. Lamentablemente, ¡no eran adivinos!

Los rectores de la Compañía del Tranvía no acertaron en el momento histórico y tecnológico en el que decidieron implantar su empresa pero, por el contrario, dieron en la diana a la hora de elegir el sistema de tracción que sustituiría a las mulas. Como se ha señalado en este trabajo, aunque ahora parezca evidente que los tranvías sean eléctricos y alimentados por línea aérea, en 1896 la cuestión no estaba tan clara, ni mucho menos. Así lo pudieron comprobar los propios delegados de la empresa que, en el viaje de estudios que realizaron en el verano de 1896, pudieron constatar como en París se empleaban, tanto tranvías de vapor como eléctricos y, éstos últimos, según en que líneas, eran impulsados por baterías, por tomas de corriente subterráneas o por línea aérea.



Imagen nº 88: La electrificación del tranvía mediante línea aérea de alimentación fue un indudable acierto tecnológico pese a los inconvenientes que acarreó su precocidad. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

El indudable acierto a la hora de elegir el sistema de tracción solo se vio empañado por la notable falta de preparación técnica de los responsables de la Compañía del Tranvía, algo que en la práctica totalidad de los tranvías españoles se pudo soslayar gracias a que la electrificación de sus líneas coincidió con la toma de control de las concesionarias por parte de empresas especializadas en el sector y, por tanto, con un nivel de conocimientos técnicos muy superior. Por el contrario, los rectores de la empresa donostiarra se aventuraron a afrontar esta importante inversión por su propia cuenta, posiblemente sin ser demasiado conscientes de los riesgos que podía acarrear. Así, la selección de un ingeniero extranjero poco cualificado, a punto estuvo de hacer pagar muy cara la aventura de la electrificación.

En este sentido, es posible pensar que la electrificación del tranvía fue prematura, tal y como lo anunció el propio presidente del Consejo de Administración, Fermín Machimbarrena, al dimitir en 1896 por este motivo. Tal vez hubiera sido más prudente esperar a que la nueva tecnología hubiera madurado más en España, donde solo se contaba con el reciente ejemplo de Bilbao, comprobar los resultados en otras ciudades como Madrid y Barcelona, aprender de sus errores e, incluso, reclutar su personal más cualificado. Sin embargo, a juicio del autor de estas líneas, los rectores de la empresa donostiarra no podían permitirse ese lujo. Por una parte, porque la gestión de los tranvías hipomóviles no tenía futuro y la única alternativa era la de disponer de un sistema de tracción que permitiera reducir drásticamente sus enormes gastos de explotación. Por otra, porque la condición de San Sebastián de capital estival de la corte exigía a la ciudad un esfuerzo especial para introducir en sus servicios públicos las últimas novedades tecnológicas. Así, de no hacerlo, cuando la vecina y rival Bilbao ya lo había hecho, podría haber supuesto una lluvia de críticas sobre la Compañía del Tranvía y, tal vez, incluso, la intervención del Ayuntamiento y la pérdida del negocio. De hecho, ya existía un reciente precedente al respecto; solo unos años antes, en 1893, el consistorio había municipalizado la fábrica de gas en respuesta al deficiente servicio que prestaba a la ciudad.

Una vez superada la crisis tecnológica que experimentó la Compañía del Tranvía en sus primeros años de explotación con motor eléctrico, gracias a la contratación del ingeniero francés Jean Louis Berthet, e incluso una segunda crisis tras su cese, el tranvía eléctrico prestó en San Sebastián un magnífico servicio. Dominada su tecnología, el nuevo sistema demostró que su explotación era notablemente más

económica, no solo respecto a los tranvías de mulas, sino también frente a los novedosos autobuses, gracias a su mayor capacidad de transporte, al menor consumo energético y a los menores costos de entretenimiento y la empresa llegó a repartir el mejor dividendo de su historia, con un 10% por acción. Sin embargo, a pesar de las favorables circunstancias, tras la Guerra Civil se procedió a la sustitución de los tranvías mediante trolebuses.

Como se ha podido ver a lo largo de este trabajo, la sustitución de tranvías por trolebuses, al menos en la posguerra, fue un grave error del que eran conscientes los propios rectores de la Compañía del Tranvía. En nuestros días sería un verdadero despropósito reemplazar tranvías por autobuses o trolebuses en líneas como la de San Sebastián a Rentería que llegaron a alcanzar una demanda próxima a los quince millones de viajeros anuales. Por el contrario, lo que probablemente se plantearía sería la implantación de una línea de metro en este trayecto. Es más, en la actualidad, ninguna de las nuevas redes de tranvías implantadas en España en los últimos años en Madrid, Barcelona, Zaragoza, Valencia, Alicante, Vitoria, Bilbao o Sevilla alcanza esa cifra de demanda. Y, sin embargo, tras la Guerra Civil, la moda en nuestro país fue, siguiendo la implantada en París desde 1937, la de suprimir tranvías, sin tener en cuenta un factor tan determinante para la elección de la tecnología más adecuada para un sistema de transporte urbano como es la demanda prevista. De hecho, el caso de San Sebastián no es único. Sin ir más lejos, Begoña Cava muestra en su tesis como también el tranvía de Bilbao a Santurce registraba un tráfico anual de quince millones de pasajeros y, sin embargo, fue también reemplazado por autobuses.

La supresión del tranvía fue, por tanto, una política inconsciente con la que deliberadamente se degradó la calidad del transporte público en un aspecto clave como es su propia capacidad. Este fue, indudablemente, el caso de la línea de Rentería. Con los tranvías, era suficiente una frecuencia de servicio de ocho o diez minutos en los momentos de mayor demanda, que era atendida sin problema al añadir uno o dos remolques a cada circulación. Por el contrario, alcanzar cuotas similares en 1957 exigió, implantar en horas punta un servicio cada dos minutos y medio formando, en palabras de la propia empresa, «un tren continuo», único modo de poder transportar más de 2.200 viajeros por hora.



Imagen nº 89: La sustitución de los tranvías por trolebuses en una línea de gran demanda como la de Rentería fue un error tanto desde el punto de vista económico como el tecnológico. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Es decir, atender la gran demanda de transporte que generaba la línea de San Sebastián a Rentería exigía poner a su disposición buena parte de los recursos de la Compañía del Tranvía, en concreto, veinticuatro de los cincuenta trolebuses que conformaban su parque móvil. Pero lo que es más llamativo es, que cada uno de estos vehículos ofrecía una capacidad máxima de 70 plazas, cuando una pareja de coche motor y remolque contemporáneos, por ejemplo de la serie 200 de los Tranvías de Zaragoza, podían transportar hasta 220 viajeros. Es decir, una sola composición de coche motor y remolque tenía la misma capacidad que tres trolebuses, con la notable diferencia que para la explotación de la primera alternativa era suficiente con tres empleados, un conductor y dos cobradores, mientras que con el trolebús el gasto de personal se duplicaba al ser necesarios tres conductores con sus respectivos tres cobradores.

Las empresas concesionarias de transportes públicos eran conscientes del menor rendimiento que ofrecerían a sus negocios autobuses y trolebuses pero, tal y como sucedió en San Sebastián, poco podían hacer frente a unos poderes políticos ignorantes y hostiles que consideraban al tranvía como un sistema de transporte anticuado y superado y que, desde los años treinta, venían legislando contra el tranvía a favor de su sustitución por otros sistemas como el autobús y el trolebús, erróneamente considerados como más modernos. Para ello contaban, además, con un arma incontestable: la renovación de las concesiones. Así, la única alternativa para la propia supervivencia de la empresa pasó realizar un magistral ejercicio de pragmatismo y considerar que, entre perder la totalidad del negocio o explotar uno de menor rendimiento, era mejor la segunda opción.

La sustitución del tranvía mediante trolebuses fue una larga aventura marcada por las políticas autárquicas del Régimen franquista, lo que prolongó el proceso de transformación durante más de una década, hecho que contrasta con el año escaso que fue necesario medio siglo antes para afrontar la electrificación del tranvía y refleja, una vez más, el fracaso de este planteamiento económico en nuestro país ya que, en este caso, ni siquiera sirvió para el desarrollo de una industria nacional del trolebús, lo que a la postre, contribuiría al propio fracaso de este sistema de transporte. Además, tal y como habían vaticinado los rectores de la Compañía, con el nuevo medio de transporte nunca se pudo alcanzar el magnífico dividendo, del 10%, que fue posible repartir entre los accionistas cuando el tranvía alcanzó su plena madurez y, sí en los últimos años, éste llegó a ser del 8,5%, no lo fue tanto por los resultados de la explotación sino por el grave proceso de inflación que experimentó la economía española en aquellos años, frente al estancamiento del capital social.

Por tanto, la sustitución del tranvía mediante trolebuses fue un logro para el Ayuntamiento de San Sebastián, pero no para la Compañía del Tranvía que se vio obligada a realizar una fuerte inversión que resultó menos remuneradora que el mantenimiento y modernización del clásico tranvía. Por el contrario, no se puede decir lo mismo del tercer cambio tecnológico que experimentaron sus servicios: el relevo que tomaron, entre 1968 y 1973, los autobuses.

En efecto, si la sustitución de tranvías por trolebuses fue una imposición aceptada a regañadientes por la Compañía del Tranvía, fueron sus propios directivos los que impulsaron la sustitución de éstos por los autobuses e incluso tomaron parte activa en la redacción de la oportuna legislación que facilitara la operación con la automática prórroga de las concesiones.

Como se ha señalado, en España, el trolebús fue hijo de la autarquía económica impulsada por el primer franquismo; con ella floreció este sistema de transporte ya que consumía energía «nacional» y, superada esta orientación económica en los años sesenta, las dieciocho redes que se llegaron a implantar fueron sucumbiendo una tras otra, en una lenta agonía que se inició en Madrid en 1966 y concluyó en Pontevedra en 1989. San Sebastián no fue una excepción y, tras el establecimiento de la red de trolebuses entre 1948 y 1953, el sistema apenas experimentó más modificaciones que

la sucesiva ampliación hasta Pío XII y Anoeta realizada a principios de los años sesenta.

Cuatro son las principales causas que explican este proceso: las dificultades para la renovación del parque móvil, la imposibilidad de adaptarlos a una explotación más económica mediante la implantación del agente único, el coste del mantenimiento de una infraestructura, la línea aérea y las subestaciones de tracción, que no precisaban los autobuses y, sobre todo, la falta de apoyo político a un medio de transporte no contaminante, en una época en la que no existía conciencia alguna al respecto.

En efecto, uno de los principales inconvenientes para el mantenimiento del servicio de trolebuses fue la práctica imposibilidad de renovar el parque con vehículos modernos al no existir una industria nacional especializada, por lo que resultaba notablemente más costoso adquirir un trolebús en el extranjero que un autobús Pegaso o Barreiros fabricado en España. Por otra parte, la utilización de vehículos de procedencia británica, imposibilitó, en el caso de San Sebastián, su adaptación a la operación con agente único (conductor-cobrador) habitual ahora en todos los transportes urbanos, lo que encarecía la explotación al requerir en cada vehículo la presencia de un cobrador. Por lo que respecta a las infraestructuras, resultan evidentes las ventajas del autobús sobre el trolebús, al no requerir complejas líneas aéreas para la alimentación de sus motores de tracción. No cabe duda que el mantenimiento de estas instalaciones suponía un importante capítulo de gasto, que no se veía en aquella época compensado por un coste más económico de la energía. Por el contrario, el gasoil estaba subvencionado y, solamente en 1974, cuando ya se había suspendido la circulación de los trolebuses, comenzó la escalada de su precio a raíz de la primera crisis del petróleo.



Imagen nº 90: El relevo de los trolebuses mediante autobuses permitió reducir los gastos de explotación y prolongar la vida de la Compañía del Tranvía como empresa privada. Sin la necesaria concienciación ambiental y energética del momento, resultaba imposible mantener un sistema de transporte no contaminante y consumidor de energía nacional como el trolebús. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Por tanto, desde el punto de vista de la Compañía del Tranvía, la supresión de los trolebuses fue un indudable acierto, ya que permitió reducir los costes de explotación en la doble vertiente de eliminar el mantenimiento de la infraestructura precisa y la figura de los cobradores en sus vehículos. Las autoridades políticas no fueron capaces de intuir lo que podía suponer la pérdida de un sistema de transporte poco contaminante y no ligado al consumo de petróleo. Por el contrario, veían al trolebús como un testimonio de los duros años de la autarquía que era conveniente que pasara lo antes posible a la historia. Paradójicamente, en la vecina Francia, donde también se vivía un proceso de supresión de la mayoría de las redes de trolebuses, la crisis del petróleo espoleó a su gobierno para que tomara medidas en defensa de este medio de transporte, lo que garantizó su supervivencia en ciudades como Lyon, Limoges, Marsella, Grenoble o St. Etienne e, incluso, la creación de una nueva red en Nancy. Mientras tanto, en nuestro país se actuó a la inversa y, en 1973, el Gobierno aprobaba una ley específica que favorecía la sustitución de los trolebuses eléctricos por autobuses diesel con la prórroga automática de la concesión en veinte años.

La reducción de gastos que supuso la sustitución de los trolebuses por autobuses fue la última tabla de salvación a la que pudo asirse la Compañía del Tranvía. Factores que escapaban de su control directo, pero a los que no eran ajenas las políticas que habían impulsado la supresión del tranvía, supusieron la ruina de la empresa. En efecto, la proliferación del automóvil, fomentada precisamente desde los mismos poderes públicos que propugnaron la supresión del tranvía en aras a una sociedad motorizada que no precisaría de transportes públicos de gran capacidad, resultó altamente lesiva para los intereses de la empresa donostiarra, en su doble vertiente de arrebatar los viajeros antes cautivos del transporte público y elemento generador de congestión viaria que restaba velocidad comercial y, por tanto, calidad y competitividad al servicio.



Imagen nº 91: La conflictividad política que ha vivido Euskadi en las últimas décadas ha afectado directamente al devenir de la Compañía del Tranvía de San Sebastián.
Archivo El Diario Vasco.

Otros factores, como las limitaciones impuestas por los poderes públicos a los aumentos tarifarios, en una época en la que subían constantemente todos los gastos

de producción, jugaron un papel menos determinante, ya que, probablemente, tarifas más elevadas también habrían contribuido a restar clientela. Sin embargo, como ya se ha señalado con anterioridad, en el caso donostiarra es preciso tener en cuenta un factor específico como fue el terrible impacto sobre el servicio y sobre los propios medios de producción, de la grave conflictividad social vivida en los duros años de la transición política en Euskadi.

En resumen, a lo largo de este trabajo se ha desgranado la historia de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, una de las más veteranas del sector de los transportes urbanos de España. Pese a tratarse de una historia eminentemente local, ha sido posible determinar algunos aspectos que la hacen única, sobre todo por su estrecha vinculación a los capitales locales, privados hasta 1981 y municipales a partir de dicha fecha. Aunque se trata de una pequeña empresa, regida, por lo general, por principios bastante conservadores, no cabe duda que la presencia continuada de este servicio durante 125 años la ha convertido en una parte fundamental del paisaje urbano y de la vida de los donostiarras. Pese a la descapitalización efectiva que supuso la eliminación del tranvía, y a los duros momentos de crisis vividos en los años setenta y ochenta, en nuestros días los donostiarras siguen apostando por sus transportes públicos, como lo demuestra la media de viajes que realizan anualmente en autobús, una de las más altas de España y Europa, lo que contribuye a un desarrollo más sostenible y armonioso de la capital guipuzcoana. Sin duda, además de la gestión acertada de los rectores que, a lo largo de 125 años, han dirigido los destinos de la empresa, los positivos resultados del presente son también directa herencia de la permanencia histórica de un servicio que ha pasado a formar parte de la actividad cotidiana de San Sebastián. Para el futuro quedan otras propuestas como la recuperación del tranvía o la implantación de un sistema de metro que contribuirán a potenciar, aun más, el histórico protagonismo del transporte público.



Imagen nº 92: Tras 125 años de historia, la Compañía del Tranvía de San Sebastián sigue siendo el protagonista central de los transportes públicos de la capital guipuzcoana. Fotografía cedida por Hodei Goldarazena Biela.

13.- FUENTES DOCUMENTALES

13.1.- FUENTES PRIMARIAS

13.1.1. Archivo Compañía del Tranvía de San Sebastián

- Libro de Actas del Consejo de Administración N° 28 (1978-1988)
- Libro de Actas del Consejo de Administración N° 29 (1988-1992)
- Memorias privadas presentadas al Consejo de Administración, 1980-2010.
- Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Estatutos*. San Sebastián, San Sebastián, Establecimiento tipográfico de los Hijos de I. R. Baroja, 1886.
- Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Bases para el concurso de instalación de la tracción eléctrica*, San Sebastián, imprenta de los Hijos de I.R. Baroja, 1896.

13.1.2. Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares)

- 24/08715, Barrio Gros (Tranvía Eléctrico de San Sebastián). Proyecto de líneas y ramales de enlace en las líneas generales.
- 24/10764, San Sebastián-Tolosa (Tranvía eléctrico de San Sebastián-Tolosa) proyecto de prolongación de apartaderos, ramales de la línea.
- 24/11139, Tranvía de San Sebastián (Ferrocarril de San Sebastián a Hernani). Proyecto de un tranvía eléctrico en San Sebastián, denominado Ramal Norte-Sur, del Ensanche Oriental al de Amara.
- 24/11194, Mira-Concha-Urbieta por la calle de San Martín (Tranvía de San Sebastián). Proyecto de Mira-Concha a Urbieta por la calle San Martín.
- 24/11318, Ensanche Oriental al Ensanche de Amara (Tranvía de San Sebastián Ramal Norte-Sur). Proyecto de tranvía por el Ramal Norte-Sur del Ensanche Oriental al Ensanche de Amara.
- 24/11340, Ramal al muelle central de la Dársena (Tranvía de San Sebastián). Proyecto de vía en el muelle central.
- 24/11453, San Sebastián-Rentería, expedientes de autobuses.
- 25/28506, Compañía del Tranvía de San Sebastián. Expediente de concesiones.
- 25/28620, Tranvía de San Sebastián-Tolosa (Concesión).
- 25/28649, Expediente de trolebuses. San Sebastián-Rentería.
- 25/28650, Expediente de trolebuses. San Sebastián-Tolosa.
- 25/28651, Expediente de trolebuses. Municipales de San Sebastián.
- 25/28685, Proyecto de línea de trolebús de San Sebastián (capital)
- 25/28691, Proyecto de línea de trolebús de Ventaberri-San Sebastián-Rentería.
- 25/28704, Proyecto de línea de trolebús de San Sebastián-Ventaberri-Rentería.
- 25/28722, Proyecto de línea de trolebús San Sebastián-Ategorrieta.

- 26/22100, Funicular de Monte Igueldo. Proyecto de ferrocarril funicular.

13.1.3. Archivo General de Gipuzkoa (Tolosa)

Fondo: Juntas y Diputaciones

- JD IT 1454/1944, 1896-1900, Sustitución de la tracción de fuerza animal por eléctrica en el tranvía de esta ciudad.
- JD IT 1454/1948, 1906-1907, Ramal de tranvía a la estación del Norte.
- JD IT 1454/1949, 1906-1907, Ramal de vía desde Miraconcha a la calle Urbietta.
- JD IT 1491/2571, 1900-1912, Proyecto de tranvía de Donostia-San Sebastián a Tolosa.
- JD IT 1495/2601, 1944, La Diputación acuerda dirigirse al Excmo. Gobernador Civil de la Provincia ofreciendo su apoyo para las gestiones que realiza la Compañía del Tranvía de Donostia-San Sebastián encaminadas a lograr el permiso de construcción de coches trolebuses para sus líneas.
- JD IT 1551/9882, 1912, Prolongación de las vías del tranvía a los muelles de Donostia-San Sebastián.
- JD IT 1551/9885, 1884, Proyecto para la construcción de un tranvía entre Donostia-San Sebastián y Erretería.
- JD IT 1551/9891, 1913, Construcción de un tranvía a Monte Igueldo.
- JD IT 1551/9892, 1884, Proyecto para la construcción de un tranvía entre Donostia-San Sebastián y Erretería.
- JD IT 1551/9894, 1899, Proyecto de tranvía de Donostia-San Sebastián a Hernani.
- JD IT 1551/9899, 1900 Ampliación de vías dentro del casco urbano de Donostia-San Sebastián.
- JD IT 1790a, Expediente sobre implantación del nuevo medio de transporte Electroavía entre Behobia e Irún
- JD IT 1842, 1904-1914, Expediente del proyecto de entrada a la fábrica de los señores Lizarriturry y Rezola.
- JD IT 1844, 1901-1922, Expediente para adquisición de un coche tranvía para el riego de la carretera.

13.1.4. Archivo Municipal de Pasaia:

Libro de Actas del Ayuntamiento:

- 17-12-1896, Cambio del sistema de tracción del Tranvía de San Sebastián.
- 22-12-1952, Daños del trolebús en las calles.
- 1-6-1953, Supresión del servicio de trolebuses por las calles de Pasajes Ancho.

13.1.5. Archivo Municipal de Rentería (Guipúzcoa):

Sección D, Negociado 6

- Libro 1, Expediente 2, 1884-1925, Informes, comunicaciones y otros documentos referentes a la construcción y conservación del tranvía de

San Sebastián a Rentería: electrificación mediante tendido de cable aéreo y construcción de vía doble.

- Libro 2, Expediente 3, 1911/1912, Documentos correspondientes a un proyecto no realizado de construcción de un tranvía desde Rentería a la Frontera Francesa.
- Libro 3, Expediente 12, 1952/1961, Expediente referente a la modificación del recorrido de los trolebuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián dentro de la Villa de Rentería y su prolongación hasta la gasolinera de Gabierrota.
- Libro 3, Expediente 15, 1958, Expediente referente a la solicitud de la Compañía de Tranvía de San Sebastián de autorización para colocar una taquilla en la Alameda de Gamón.

13.1.6. Archivo Municipal de San Sebastián:

Sección D, Obras, Negociado 8

- 1959-8, 1886-1890, Intervención de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en la financiación de la carretera a su paso por el Paseo de la Concha.

Sección D, Obras, Negociado 13, Ferrocarriles: Ferrocarril del Norte

- 1976-10, 1858-1867, Expediente relativo a las gestiones llevadas a cabo entre la Sociedad General de Crédito Mobiliario Español, el Ayuntamiento, la Diputación y la Junta de Comercio para la ubicación de la estación del Ferrocarril del Norte en una de las dos orillas del Urumea.

Sección D, Obras, Negociado 13, Ferrocarriles: Otros ferrocarriles

- 1985-5, 1901-1921, Expediente relativo al ferrocarril de Ulía: Construcción de las cocheras, estación y cobertizos para el resguardo de los viajeros, inauguración, reglas de circulación, infracciones, instalación de motores, suministro de gas, construcción de varios edificios para un tiro de pichón por la Compañía del Ferrocarril a Ulía, reformas, etc.

Sección D, Obras, Negociado 14, Tranvías: Tranvía de San Sebastián a Rentería

- 1975-20, 1863-1865, Expediente relativo a las gestiones practicadas entre Ayuntamiento, Diputación y la Cía. Del Ferrocarril del Norte para la construcción de un puente con el objeto de unir con un tranvía el puerto y la estación.
- 1975-21, 1865-1866, Expediente relativo a las gestiones practicadas para la formación de proyecto de tranvía que desde el puerto conduzca a la estación del ferrocarril y viceversa. Proyecto de tranvía y puente sobre el Urumea del Ingeniero D. Francisco Lafarga.
- 1978-1, 1877-1878, Expediente relativo a la concesión de tranvía en la parte urbana de la ciudad a la "Compañía General Española de Tramvías" adjudicataria a su vez de la línea a Pasajes y Rentería.
- 1978-2, 1878-1879, Expediente relativo a la aprobación por R.O. de la concesión municipal a la "Cía. General Española de Tramvías" del tranvía urbano que enlace con el que partiendo del Antiguo ha de llegar a Pasajes y Rentería.

- 1978-3, 1881-1883, Expediente relativo al proyecto de tranvía de San Sebastián en su parte urbana, presentado por D. Nicolás de Urgoiti, siendo retirado posteriormente.
- 1978-4, 1882-1883, Expediente relativo al proyecto de tranvía urbano en San Sebastián presentado por D. Ramón Díaz Maroto
- 1978-5, 1884-1885, Expedientes relativos a los proyectos de tranvías presentados por los Srs. D. Eusebio García y por D. Donato Gómez Trebijano.
- 1978-6, 1886-1887, Expediente relativo al proyecto de tranvía urbano presentado por la Sociedad de Tranvía de San Sebastián, en su trazado del Antiguo a Pasajes. Apertura del servicio.
- 1978-7, 1887-1888, Expediente relativo al servicio de la Compañía del Tranvía: explotación, extracción de tierra, expropiación de terreno, obras de adoquinado, prolongación de la vía por el Paseo de Ategorrieta...
- 1980-1, 1896-1898, Expediente relativo al cambio del sistema de tracción animal por el eléctrico de cable aéreo en la zona urbana realizado por la Compañía del Tranvía.
- 1980-2, 1899-1908, Expediente relativo al Tranvía de San Sebastián: concesión de ampliación de las vías en la zona urbana, reformas de adoquinado y entrevías, construcción y ampliación de talleres, límites de velocidad, establecimiento del servicio de mercancías desde la estación de Amara al puerto de Pasajes, etc.
- 1982-1, Expediente relativo al ferrocarril de San Sebastián a Hernani, proyectos de D. Manuel Martí y de la Compañía del Ferrocarril.
- 1983-1, 1904-1920, Expediente relativo al Tranvía de San Sebastián: ampliación de las cocheras, ampliación de vías, establecimiento de ramal desde la estación F.C. del Norte hasta el Puente de Santa Catalina y en la dársena del puerto, concesión de líneas nuevas al barrio de Gros, iluminación de las paradas...
- 1978-12, 1913, Expediente relativo a los proyectos en competencia del tranvía urbano de la ciudad, presentados por la Compañía del Tranvía de San Sebastián y por el Ferrocarril de San Sebastián a Hernani, siendo aprobado el primero.
- H-03622-02, Proyecto de transformación de las líneas de tranvías en trolebuses por la Cía. Del Tranvía de San Sebastián.
- H-03620-02, Proyecto de prolongación de la línea de trolebuses de Amara por la Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A.

Sección D, Obras, Negociado 14, Tranvías: Tranvía al pie del Monte Igueldo

- Expediente relativo al proyecto de la Sociedad Anónima "Monte Igueldo" para la concesión de un tranvía que enlace su estación inferior del funicular con la línea del tranvía a Venta-Berri.

Sección D, Obras, Negociado 14, Tranvías: Tranvía de San Sebastián a Hernani

- 1935-1, 1899-1900, Expediente relativo a dos proyectos para la instalación de un tranvía de San Sebastián a Hernani, presentado por los ingenieros d. Manuel Garbajo y D. Tomás Erice.
- 1982-1, 1899-1923, Expediente relativo al ferrocarril de San Sebastián a Hernani, proyectos de D. Manuel Martí y de la Compañía del

Ferrocarril, trazado, tipo de tracción a emplear, instalación de apartaderos, normas para su circulación por la ciudad, ampliación de vías, pavimentos, ocupación de vía pública por postes y cables, etc...

- 1982-2, 1903, Segunda copia del proyecto de cambio de tracción a vapor en eléctrica para el ferrocarril de San Sebastián a Hernani.

Sección D, Obras, Negociado 14, Tranvías: Varios

- 1978-10, 1895-1899, Expediente relativo a la solicitud de D. José Antonio Bernard para establecer una vía de carriles, pasando por el Barrio de Gros, para la conducción de piedra.

Sección A, Administración Municipal, Negociado 15, Vía Pública

Serie II, Tránsito de vehículos y caballerías

Subserie III, Transportes

- 137-4, 1924, Expediente relativo a la solicitud presentada por el Sr. Arancibia para establecer un servicio de autobuses desde el Boulevard.
- 137-3, 1924-1925, Expediente relativo a la solicitud presentada por el Sr. Aristeguieta para establecer el servicio de autobuses urbanos.
- H-03411-05 Expediente relativo a la realización de servicios especiales de autobuses al Monte Igueldo y Monte Ulía.
- H-03411-11, Expediente relativo a solicitudes de servicio de viajeros a Villa Blanca de Igueldo (Cabaret Petrouchska) y a hostería en Villa Rodil de Ulía.
- H-03411-09, Expediente relativo a la revista anual reglamentaria de los autobuses de las líneas urbanas.
- H-03411-13, Modificación del punto 3, apartado F del artículo 3 del reglamento para el servicio de autobuses públicos de viajeros y autorización a Félix Isasa a poner un nuevo autobús al servicio de la línea San Sebastián-Igueldo.
- H-03411-10, Expediente relativo al proyecto de transformación y ampliación de las redes de tranvías por medio de trolebuses.
- H-03691-02, Documentación relativa a bases del convenio entre el Excmo. Ayuntamiento y la Compañía del Tranvía de San Sebastián para la explotación con monopolio de los servicios de transportes urbanos colectivos.
- H-03441-36, Itinerario provisional del autobús que hace el servicio de viajeros a Amara en sustitución del tranvía urbano.
- H-03368-09, Informe de la Compañía del Tranvía de San Sebastián sobre las causas del retraso en la transformación de las líneas de tranvías en líneas de trolebuses, así como la situación actual y planes previsibles para el futuro.
- H-03698-06, Nueva línea de autobuses al barrio de Eguía
- H-03606-07, Establecimiento de servicio de transporte de viajeros hasta las inmediaciones del Gobierno Civil.

13.1.7. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril (Azpeitia-Guipúzcoa):

Fondo de la Compañía del Tranvía de San Sebastián:

- Caja Nº 1: Planos de material móvil y fijo

- Caja Nº 2: Datos de la fundación, 75 aniversario y centenario de la Compañía del Tranvía de San Sebastián.
- Caja Nº 3: Concurso de electrificación (I)
- Caja Nº 4. Concurso de electrificación (II) y expediente de la central térmica de Ategorrieta.
- Caja Nº 5: Expediente de cambio de tracción de motor de sangre a eléctrico.
- Caja Nº 6: Línea aérea de alimentación.
- Caja Nº 7: Expedientes de ampliación de las concesiones
- Caja Nº 8: Proyectos de vías y diversos ramales
- Caja Nº 9: Accionistas y obligacionistas
- Caja Nº 10: Documentación previa a la electrificación
- Caja Nº 11: Planos de las líneas
- Caja Nº 12: Expedientes de trolebuses
- Caja Nº 13: Expedientes diversos relativos a tranvías y trolebuses
- Caja Nº 14: Registros de personal (I)
- Caja Nº 15: Registros de personal (II)
- Caja Nº 16: Registros de personal (III)
- Caja Nº 17: Expedientes de depuración del personal (1936-1938)
- Caja Nº 18: Expedientes de explotación (1887-1889)
- Caja Nº 19: Expedientes de explotación (1890-1891)
- Caja Nº 20: Expedientes de explotación (1892)
- Caja Nº 21: Expedientes de explotación (1893)
- Caja Nº 22: Expedientes de explotación (1894)
- Caja Nº 23: Expedientes de explotación (1895)
- Caja Nº 24: Expedientes de explotación (1896)
- Caja Nº 25: Expedientes de explotación (1897)
- Caja Nº 26: Expedientes de explotación (1898)
- Caja Nº 27: Expedientes de explotación (1899)
- Caja Nº 28: Expedientes de explotación (1900)
- Caja Nº 29: Expedientes de explotación (1901)
- Caja Nº 30: Expedientes de explotación (1902)
- Caja Nº 31: Expedientes de explotación (1903)
- Caja Nº 32: Expedientes de explotación (1904)
- Caja Nº 33: Expedientes de explotación (1905)
- Caja Nº 34: Expedientes de explotación (1906)
- Caja Nº 35: Expedientes de explotación (1907)
- Caja Nº 36: Expedientes de explotación (1908)
- Caja Nº 37: Expedientes de explotación (1909)

- Caja Nº 38: Expedientes de explotación (1910-1911)
- Caja Nº 39: Expedientes de explotación (1912-1913)
- Caja Nº 40: Expedientes de explotación (1914-1915)
- Caja Nº 41: Expedientes de explotación (1916-1917)
- Caja Nº 42: Expedientes de explotación (1918-1919)
- Caja Nº 43: Expedientes de explotación (1920-1921-1922)
- Caja Nº 44: Expedientes de explotación (1923-1924-1925)
- Caja Nº 45: Expedientes de explotación (1926-1927-1928)
- Caja Nº 46: Expedientes de explotación (1929-1930-1931)
- Caja Nº 47: Expedientes de explotación (1932-1933-1934)
- Caja Nº 48: Expedientes de explotación (1935-1936)
- Caja Nº 49: Expedientes de explotación (1937-1938-1939)
- Caja Nº 50: Expedientes de explotación (1940-1941)
- Caja Nº 51: Expedientes de explotación (1942-1943)
- Caja Nº 52: Expedientes de explotación (1944-1945)
- Caja Nº 53: Expedientes de explotación (1946-1947)
- Caja Nº 54: Expedientes de explotación (1948)
- Caja Nº 55: Expedientes de explotación (1949)
- Caja Nº 56: Expedientes de explotación (1950-1951)
- Caja Nº 57: Expedientes de explotación (1952)
- Caja Nº 58: Expedientes de explotación (1953)
- Caja Nº 59: Expedientes de explotación (1954)
- Caja Nº 60: Expedientes de explotación (1955)
- Caja Nº 61: Expedientes de explotación (1956)
- Caja Nº 62: Expedientes de explotación (1957-1958)
- Caja Nº 63: Expedientes de explotación (1959-1960)
- Caja Nº 64: Expedientes de explotación (1961-1962)
- Caja Nº 65: Expedientes de explotación (1963-1964)
- Caja Nº 66: Expedientes de explotación (1965)
- Caja Nº 67: Expedientes de explotación (1966)
- Caja Nº 68: Expedientes de explotación (1967-1968)
- Caja Nº 69: Expedientes de explotación (1969-1970)
- Caja Nº 70: Expedientes de explotación (1971-1972)
- Caja Nº 71: Expedientes de explotación (1973-1974)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 1 (1886-1889)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 2 (1889-1891)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 3 (1891-1893)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 4 (1893-1894)

- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 5 (1894-1895)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 6 (1895-1897)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 7 (1897-1898)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 8 (1898-1899)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 9 (1899-1900)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 10 (1900-1901)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 11 (1901-1902)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 12 (1902-1903)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 13 (1903-1905)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 14 (1905-1910)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 15 (1910-1914)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 16 (1914-1918)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 17 (1918-1922)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 18 (1922-1929)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 19 (1929-1932)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 20 (1932-1935)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 21 (1935-1937)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 22 (1937-1942)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 23 (1942-1950)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 24 (1950-1953)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 25 (1953-1961)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 26 (1961-1970)
- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 27 (1970-1978)
- Libro de Inventarios Nº 1 (1906-1925)
- Libro de Inventarios Nº 2 (1925-1930)
- Libro de Inventarios Nº 3 (1930-1944)
- Libro de Inventarios Nº 4 (1944-1975)
- Libros Diarios de contabilidad (26 volúmenes, 1887-1965)
- Libros Mayores de contabilidad (23 volúmenes, 1887-1965)
- Libro de registro del recorrido kilométrico de las caballerías, 1892
- Memorias presentadas a la Junta General de Accionistas, (1887-1935)
- Memorias privadas presentadas a la Junta General de Accionistas (1936-1979)
- DE ESCORIAZA, Blas (1893): *Apuntes sobre tracción animal*. Documento manuscrito.
- DE ESCORIAZA, Blas (1894): *Alimentación de los caballos*. Documento manuscrito.

Fondo de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados:

- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 1 (1906-1913)

- Libros de Actas del Consejo de Administración Nº 2 (1913-1924)
- Libros de Actas de las Comisiones Nº 2 (1916-1918)

13.2.- CENTROS ELECTRÓNICOS DE DOCUMENTACIÓN

Boletín Oficial del Estado, Gazeta Histórica:

http://www.boe.es/aeboe/consultas/bases_datos/gazeta.php

Hemeroteca digital del Ayuntamiento de San Sebastián:

<http://liburutegidigitala.donostiakultura.com/Liburutegiak/>

Hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional (Madrid):

http://hemerotecadigital.bne.es/cgi-bin/Pandora.exe?collection=internet;xslt=advanced-form;result_xslt=list;lang=

Hemeroteca digital Koldo Mitxelena:

<http://w390w.gipuzkoa.net/WAS/CORP/DKPPrensaHistoricaWEB/introduccion.do>

La Vanguardia, hemeroteca digital:

<http://www.lavanguardia.com/hemeroteca/>

Revista de Obras Públicas:

<http://ropdigital.ciccp.es/>

RODRIGO ALHARILLA, Martín: *Vínculos personales, relaciones horizontales y decisiones verticales en el grupo empresarial Comillas*. [En línea] http://www.usc.es/estaticos/congresos/histec05/b12_rodrigo_alharilla.pdf [Consulta: 4 de febrero de 2010].

13.3.- PUBLICACIONES PERIÓDICAS

Boletín Oficial de la Provincia de Guipúzcoa, 7/11/1881

Boletín Oficial de la Provincia de Guipúzcoa, 11/4/1900

Boletín Oficial del Estado, 6/3/1940

Boletín Oficial del Estado, 15/3/1940

Boletín Oficial del Estado, 11/10/1940

Boletín Oficial del Estado, 22/12/1940

Boletín Oficial del Estado, 14/12/1941

Boletín Oficial del Estado, 14/1/1946

Boletín Oficial del Estado, 6/9/1947

Boletín Oficial del Estado, 26/6/1954

Boletín Oficial del Estado, 22/6/1959

Boletín Oficial del Estado, 9/4/1977

Boletín Oficial del Estado, 14/3/1980

DbusBerri, 6/2009

Deia, 5/12/1979

Deia, 20/10/1981

Diario de San Sebastián, 18/4/1879
Diario de San Sebastián, 20/7/1880
Diario de San Sebastián, 31/7/1880
Diario de San Sebastián, 21/8/1880
Diario de San Sebastián, 19/7/1887
Diario Vasco, 21/12/1916
Diario Vasco, 15/8/1917
Diario Vasco, 13/9/1918
Diario oficial de avisos de Madrid, 29/12/1852
El financiero Hispano-Americano, N^o extraordinario, julio 1911
El Correo de Guipúzcoa, 3/10/1903
El Correo de Guipúzcoa, 4/11/1903
El Correo de Guipúzcoa, 20/5/1904
El Día, 11/11/1931
El Día, 8/9/1933
El Día, 9/9/1933
El Día, 12/12/1933
El Día, 24/4/1934
El Día, 27/5/1936
El Día, 7/6/1936
El Diario Vasco, 21/2/1936
El Diario Vasco, 5/3/1936
El Diario Vasco, 20/7/1948
El Diario Vasco, 1/2/1978
El Diario Vasco, 28/3/1978
El Diario Vasco, 12/7/1978
El Diario Vasco, 28/9/1978
El Diario Vasco, 21/2/1979
El Diario Vasco, 5/4/1979
El Diario Vasco, 13/10/1979
El Diario Vasco, 14/10/1979
El Diario Vasco, 20/10/1979
El Diario Vasco, 3/8/1980
El Diario Vasco, 10/1/1981
El Diario Vasco, 12/3/1981
El Diario Vasco, 17/4/1981
El Diario Vasco, 6/9/1981
El Diario Vasco, 9/9/1981
El Diario Vasco, 19/9/1981

El Diario Vasco, 21/1/2011
El Eco de San Sebastián, 3/3/1884
El Eco de San Sebastián, 12/9/1886
El Eco de San Sebastián, 16/9/1886
El Eco de San Sebastián, 19/9/1886
El Eco de San Sebastián, 1/10/1886
El Eco de San Sebastián, 5/10/1886
El Eco de San Sebastián, 6/10/1886
El Eco de San Sebastián, 14/11/1886
El Eco de San Sebastián, 12/11/1886
El Eco de San Sebastián, 30/11/1886
El Eco de San Sebastián, 27/3/1888
El Eco de San Sebastián, 18/4/1888
El Eco de San Sebastián, 21/4/1888
El Fuerista, 11/6/1890
El Fuerista, 13/6/1890
El Fuerista, 30/10/1897
El Guipuzcoano, 13/6/1890
El Guipuzcoano, 7/4/1891
El Norte, 15/2/1884
El País, 23/11/1891
El País, 16/11/1978
El País Vasco, 15/8/1923
El País Vasco, 27/5/1925
El País Vasco, 3/6/1925
El País Vasco, 4/6/1925
El País Vasco, 5/1/1926
El Siglo Futuro, 5/1/1926
El Urumea, 29/6/1879
El Urumea, 26/8/1879
El Urumea, 28/3/1881
El Urumea, 26/4/1881
El Urumea, 8/2/1884
El Urumea, 12/2/1884
Electrón, 20/7/1900
Frente Popular, 27/7/1936
Frente Popular, 31/7/1936
Frente Popular, 2/8/1936
Frente Popular, 4/8/1936

Frente Popular, 6/8/1936

Frente Popular, 28/8/1936

Gaceta de los Caminos de Hierro, 19/1/1879

Gaceta de los Caminos de Hierro, 16/11/1903

Gaceta de los Caminos de Hierro, 1/5/1910

Gaceta de los Caminos de Hierro, 1/7/1910

Gaceta de los Caminos de Hierro, 24/8/1910

Gaceta de los Caminos de Hierro, 8/2/1911

Gaceta de los Caminos de Hierro, 24/2/1911

Gaceta de los Caminos de Hierro, 24/3/1911

Gaceta de los Caminos de Hierro, 13/9/1911

Gaceta de Madrid, 5/09/1856

Gaceta de Madrid, 8/02/1859

Gaceta de Madrid 1/6/1865

Gaceta de Madrid, 29/8/1865

Gaceta de Madrid, 16/3/1867

Gaceta de Madrid, 5/2/1873

Gaceta de Madrid, 3/3/1874

Gaceta de Madrid, 23/4/1874

Gaceta de Madrid, 24/11/1877

Gaceta de Madrid, 27/5/1878

Gaceta de Madrid, 16/12/1880

Gaceta de Madrid, 7/5/1887

Gaceta de Madrid, 12/2/1888

Gaceta de Madrid, 19/3/1890

Gaceta de Madrid, 7/1/1891

Gaceta de Madrid, 29/7/1892

Gaceta de Madrid, 20/8/1894

Gaceta de Madrid, 29/6/1895

Gaceta de Madrid, 3/9/1898

Gaceta de Madrid, 15/6/1899

Gaceta de Madrid, 14/3/1900

Gaceta de Madrid, 28/7/1900

Gaceta de Madrid, 25/11/1901

Gaceta de Madrid, 1/2/1902

Gaceta de Madrid, 23/2/1902

Gaceta de Madrid, 28/2/1902

Gaceta de Madrid, 24/3/1902

Gaceta de Madrid, 16/4/1902

Gaceta de Madrid, 4/3/1904
Gaceta de Madrid, 13/11/1904
Gaceta de Madrid, 26/3/1905
Gaceta de Madrid, 5/1/1907
Gaceta de Madrid, 15/8/1907
Gaceta de Madrid, 13/9/1911
Gaceta de Madrid, 30/12/1911
Gaceta de Madrid, 27/4/1912
Gaceta de Madrid, 3/9/1912
Gaceta de Madrid, 22/11/1931
Gaceta de Madrid, 20/7/1934
Gaceta de Madrid, 6/7/1935
Gaceta de Madrid, 25/7/1935
Gaceta de Madrid, 1/3/1936
La Acción, 9/10/1922
La Constancia, 21/1/1905
La Constancia, 17/8/1911
La Constancia, 19/8/1911
La Constancia, 28/8/1912
La Constancia, 6/12/1912
La Constancia, 6/9/1912
La Constancia, 13/7/1913
La Constancia, 15/7/1913
La Discusión, 13/9/1879
La Época, 17/6/1926
La Gran Vida, 1/9/1922
La Información, 23/5/1919
La Información, 24/5/1919
La Información, 26/5/1919
La Información, 30/5/1919
La Información, 28/5/1920
La Información, 24/6/1920
La Información, 27/6/1920
La Información, 28/7/1920
La Información, 29/7/1920
La Libertad, 2/4/1890
La Libertad, 16/4/1891
La Libertad, 19/5/1891
La Semana, 17/2/1884

La Semana, 2/3/1884
La Unión Liberal, 2/1/1890
La Unión Vascongada, 23/8/1897
La Unión Vascongada, 30/9/1897
La Unión Vascongada, 19/3/1901
La Unión Vascongada, 20/3/1901
La Unión Vascongada, 21/3/1901
La Unión Vascongada, 9/6/1902
La Vanguardia, 7/1/1890
La Vanguardia Española, 14/9/1976
La Vanguardia Española, 28/9/1976
La Vanguardia Española, 11/3/1977
La Vanguardia, 12/7/1978
La Vanguardia, 18/11/1978
La Vanguardia, 23/1/1980
La Vanguardia, 28/6/1980
La Vanguardia, 6/8/1980
La Vanguardia, 7/12/1985
La Vanguardia, 12/3/1992
La Voz de Guipúzcoa, 2/8/1902
La Voz de Guipúzcoa, 3/8/1902
La Voz de España, 20/6/1937
La Voz de España, 20/7/1948
La Voz de España, 1/3/1974
La Voz de España, 24/3/1974
La Voz de España, 6/1/1976
La Voz de España, 31/1/1977
La Voz de España, 1/12/1978
La Voz de España, 17/10/1979
La Voz de España, 17/1/1980
Los Tres Pasajes, 1954
Noticias de Gipuzkoa, 13/12/2008
Revista de Obras Públicas, Nº 14, 1871
Revista de Obras Públicas, Nº 1657, 20/6/1907
Unidad, 16/10/1936
Unidad, 15/5/1974
Unidad, 25/3/1975
Unidad, 4/4/1975
Unidad, 8/6/1975

14.- BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR CIVERA, Inmaculada: *Valencia tranvía 1874-2004*. Valencia, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, 2004.
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada (coordinadora): *El tranvía de Alicante, pasado y futuro*. Valencia, Generalitat Valenciana, Consellería de Infraestructuras y Transporte, 2007.
- ALVARGONZALEZ, Ramón M^a: *Los tranvías de Gijón*. Gijón, Compañía de Tranvías de Gijón, S.A, 1990.
- ANDREU, Marc, Guillem Huertas, Josep M. Huertas y Jaime Fabre: *La ciutat transportada*. Barcelona, Transports Municipals de Barcelona, 1997.
- ANES ÁLVAREZ, Rafael: «El Banco de España (1874-1914), un banco nacional», en *La Banca española en la Restauración, 1, Política y Finanzas*. Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1974.
- ANTOLIN, Francesca: «Las empresas de servicios públicos municipales», En Comín F. y Aceña P. (editores): *Historia de la empresa pública en España*. Madrid, Espasa-Calpe, 1991.
- ARAMBURU UGARTEMENDÍA, Pello Joxe y Luis Mari Intza Igartua: *La construcción, evolución y consecuencias del Ferrocarril del Norte en Gipuzkoa, Vol 1 y 2*. San Sebastián, Michelena Artes Gráficas, 2006-2008.
- ARENAS POSADAS, Carlos: *Sevilla y el Estado, una perspectiva local de la formación del capitalismo en España*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1995.
- ARIÑO PLANCHERÍA, César: *De Hispano a Pegaso, 100 años de transporte público en España*. Barcelona, Autoedición, 2008.
- ARIÑO PLANCHERÍA, César: *Tranvías de Barcelona, SPM, Material móvil, autobuses y trolebuses*. Barcelona, Autoedición, 2009.
- BALBAS, Ángel: «El nuevo coche-tranvía para Madrid», en *Ferrocarriles y Tranvías, Nº 118*, Madrid, Ferrocarriles y Tranvías, 1944.
- BARRUSO BARÉS, Pedro: *Violencia política y represión en Guipúzcoa durante la guerra civil y el primer franquismo*. San Sebastián, Hiria Liburuak, 2005.
- BECQUER, Gustavo Adolfo: «Caso de ablativo, en, con, por, sin, de, sobre la inauguración de la línea completa del ferrocarril del Norte de España», en *El Contemporáneo*, Madrid, El Contemporáneo, 21 de agosto de 1864.
- BIGEY, Michel (dir.): *Le tramway Nantais*. Nantes, SEMITAN, 1986.
- BRILL, Debra: *History of the J. G. Brill Company*. Bloomington, Indiana University Press, 2001.
- BROISSA DE, Pierre: *100 ans de bus*. Paris, Editions LBM, 2006.
- BUJANDA OÑEDERRA, Idoia y José Manuel Etxaniz Makazaga: «Los tranvías hipomóviles en Donostia, 1887-1897. Aspectos veterinarios». En *Boletín LVIII de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*. San Sebastián, 2002.
- BURGALETA SIMÓN, Agustín: *Madrid, 101 años de tranvías*. Madrid, Empresa Municipal de Transportes, 1988.
- BUSTUNDUY Y VERGARA, Nicolás: *La industria guipuzcoana en fin de siglo*. San Sebastián, Establecimiento tipográfico de La Unión Vascongada, 1894.
- CAILLOT, Louis, Juanjo Olaizola Elordi y Jean Pierre Vergez-Larrouy: «Berliet, constructor ferroviario», en *Revista de Historia Ferroviaria Nº 6*. Gijón, Ediciones Trea, 2006.

- CAÑELLAS SERRANO, Nicolau S.: *El ferrocarril a Mallorca*. Palma de Mallorca, Edicions Documenta Balear, 2001.
- CASTELLS, Luis: «La bella Easo, 1864-1936», en *Historia de Donostia/San Sebastián*. San Sebastián, Ayuntamiento de San Sebastián/Ediciones Nerea, 2000.
- CAVA MESA, Begoña: *Historia del tranvía Urbano en la villa de Bilbao*. Bilbao, Ayuntamiento de Bilbao, 1990.
- CEREZO RABADÁN, Hermenegildo: *Tranvías, trolebuses y autobuses, la Empresa Municipal de Transportes de Valencia*. Valencia, Empresa Municipal de Transportes, 2005.
- Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, *El libro blanco de los transportes colectivos de Valencia*, Madrid, Gráficas de Jesús Álvarez, 1955.
- CORTÁZAR GORRIA, Antonio: *Memoria descriptiva del Proyecto de Ensanche de San Sebastián presentado al concurso con el lema «Porvenir»*. San Sebastián, Imprenta de I. R. Baroja, 1864.
- COURANT, René y Pascal Bejui: *Les trolleybus Français*. Grenoble, Presses et Editions Ferroviaires, 1985.
- CHAPA IMAZ, Álvaro: *Cien años de Iberdrola, los hechos*. Madrid, Ediciones El Viso, 2002.
- DE LA TORRE, E.: *Anuario de Ferrocarriles, 1898*. Madrid, E. de la Torre, 1898.
- Diputación Foral de Guipúzcoa: *Registro de las Juntas Generales que esta M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa ha celebrado en la N. y L. villa de Villafranca el año de 1865*. Tolosa, Imprenta de la Provincia, 1865.
- Directorio de Artes, Comercio e Industrias de La Habana*. La Habana, Litografía de T. Cuesta, 1859.
- DOMENECH CARBÓ, Antonio: *Los tranvías de Valencia, transporte y estructura urbana*. Valencia, Generalitat Valenciana, Consellería de infraestructuras y transporte, 2007
- EGAÑA Iñaki: *Los crímenes de Franco en Euskal-Herria*. Tafalla, Editorial Txalaparta, 2009.
- ESCORIAZA Blas: «Tranvía de San Sebastián» en *Revista de Obras Públicas Nº 44*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1897.
- FRAGA RODRÍGUEZ, Xan: *A Coruña-Sada-Carballo, 1903-1979, tranvías e trolebuses*, A Coruña, Espiral Maior, 1997.
- FERRER I HERMENEGILDO, Vicent: *Del tramway al ferrocarril, la línea de Carcaixent a Dénia*, Denia, Ajuntament de Dénia, 2005.
- FORMIGARI, Vittorio y Piero Muscolino: *Tram e Filobus a Roma, Storia dalle origini*, Roma, Calosci-Cortona, 1999.
- FRAGA RODRÍGUEZ, Xan M.: *Trolebús, Carballo*, Agrupación Cultural Lumieira, 2001.
- GALLARDO I MATHEU, Joan María y Lluís Prieto i Tur: *Cent anys del tramvia blau*, Barcelona, Monografías del ferrocarril, 2001.
- GÁRATE OJANGUREN, Monsterrat: *La historia de un Banco regional, Banco Guipuzcoano, 1899-1999*, San Sebastián, Banco Guipuzcoano, 1999.
- GIMÉNEZ CHORNET, Vicent: «El origen del tranvía. Antecedentes históricos», en *El tranvía de Alicante, pasado y futuro*, Alicante, Generalitat Valenciana, Consellería de Infraestructuras y Transporte, 2007.
- GÓMEZ BELDARRAÍN, Laurentino: *San Sebastián, historia de los parques de recreo a través de la tarjeta postal*. Barcelona, Viena ediciones, 2005.

- GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio, Pedro Pintado Quintana, Andrés Padilla Cerón, Lluís Prieto i Tur, José Luis Jiménez González: *Ferrocarriles y tranvías en Linares, La Carolina y La Loma*. Barcelona, Monografías del Ferrocarril, 2003.
- GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio: «El ferrocarril de Alcantarilla a Lorca», en *Revista de Historia Ferroviaria Nº 1*. Gijón, Editorial Trea, 2004.
- GONZÁLEZ MASIP, Albert: *Els tranvías de Barcelona (Dels orígens a 1929) historia i explotació*. Barcelona, Rafael Dalmau Editor, 1997.
- GONZÁLEZ MASIP, Albert: *Els tranvías de Barcelona (De 1929 ençà) historia i explotació*. Barcelona, Rafael Dalmau Editor, 1998.
- GONZÁLEZ MASIP, Albert: *El tranvía de Tarragona*. Barcelona, Autoedición, 2001.
- GOROSABEL, Pablo de: *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa, Vol. 1*. Tolosa, Imprenta, Librería y Encuadernación de E. López. 1899.
- GREGORIO, Paolo, Francesco Rizzoli y Claudio Serra: *Giro d'italia in filobus*. Cortona, Calosci-Cortona, 2003.
- GUTIÉRREZ-COLOMER, Rafael: *Santander, 1875-1899*. Santander, Institución Cultural de Cantabria, Centro de estudios montañoses, 1973.
- HARTER, Jim: *World railways of the nineteenth century*. Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2005.
- HAYA SEGOVIA, Vicente: *Cien años de transporte en Sevilla*. Sevilla, Transportes urbanos de Sevilla, 1988.
- ICAZA, P.: «Tranvía eléctrico de Bilbao» en *Revista de Obras Públicas Nº 43*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1896.
- JOYCE, J, J.S. King y A.G. Newman: *British trolleybus systems*. Shepperton, Surrey, Ian Allan Ltd, 1986.
- LAGE MARCO, Manuel: *Hispano-Suiza/Pegaso, un siglo de camiones y autobuses*. Madrid, Lunweg Editores, 1992.
- LAGE MARCO, Manuel: *Historia de la industria española de automoción, empresas y personajes*. Madrid, Fitsa, 2005.
- LAMMING, Clive: *Paris Tram*. París, Éditions Parigramme/Compagnie parisiense du livre, 2003.
- LARRÍNAGA RODRÍGUEZ, Carlos: «Raíles en San Sebastián, trenes y tranvías en una ciudad media del siglo XIX», en *V Congreso de Historia Ferroviaria*. Palma de Mallorca, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2009.
- LOZANO COURTIER, Alberto: «Las inversiones de Vickers en España», en *Revista de Historia Industrial Nº 16*. Barcelona, Universidad de Barcelona, 1999
- LOPEZ-BUSTOS, José Luis: *Los tranvías de Madrid*. Madrid, Ediciones Aldaba, 1986.
- LUENGO, Félix: «En la memoria cercana, 1936-2000», en *Historia de Donostia-San Sebastián*. San Sebastián, Ayuntamiento de San Sebastián/Ediciones Nerea, 2000.
- L'HOST, Hervé, Guy Trecolle y Richard Verger: *Histoire des tramways a Bordeaux*. Breil-sur-Roya (France) Les Editions du Cabri, 2002
- MACHEFERT TASSIN, Yves, Fernand Nouvion y Jean Woimant: *Histoire de la traction électrique*. París, La Vie du Rail, 1980.
- MARTINEZ LÓPEZ, Alberte, Carlos Piñeiro Sánchez y Carlos Velasco Souto: *Compañía de tranvías de La Coruña, (1876-2005), Redes de transporte local*, Madrid, LID Editorial Empresarial, S.L., 2006.
- MARTINEZ LÓPEZ, Alberte: *Los belgas y los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1887-1936*, Madrid, Fundación de las Cajas de Ahorros, 2007.

- MARTINEZ LÓPEZ, Alberte: «Tramways Électriques d'Alicante, la tardía electrificación a cargo del capital belga», en *El tranvía de Alicante, pasado y futuro*. Valencia, Generalitat Valenciana, Consellería de Infraestructuras y Transporte, 2007.
- MIDDLETON, William D.: *The time of the trolley*. Milwaukee, Wisconsin, Kalmbach Publishing Co, 1967.
- MOLINO, Nico: *Tram e tramvie di Torino*. Turín, Edizioni Locodivision, 1989.
- MÚGICA, Serapio: *Geografía General del País Vasco-Navarro. Provincia de Guipúzcoa*. Barcelona, Editorial Alberto Martín, 1921
- MULLER, Georges: *L'Année du Tram*. Strasbourg, Les Editions Ronald Hirlé, 1994.
- MULLER, Georges: «Du PCC au TAG», en *Voies Ferrees*, Nº 36-43, 45-46, 49, 53-54. Grenoble, Voies Ferrees, 1986-1987.
- MUÑOZ ECHABEGUREN, Fermín: «El ferrocarril en San Sebastián, 1851-1925», en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*. San Sebastián, Institución Doctor Camino, 2004.
- MUÑOZ ECHABEGUREN, Fermín: *San Sebastián, el monte Ulía y arenales, ayer y hoy*. San Sebastián, Institución Doctor Camino, 2009.
- NÚÑEZ, Gregorio: *Raíles en la ciudad, ciudad y empresa en torno a los tranvías de Granada*. Granada, Ayuntamiento de Granada, 1999.
- NÚÑEZ ROMERO-BALBAS, Gregorio: «Fuentes belgas sobre la electrificación de los tranvías españoles», en *Revista de Historia Económica*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1991.
- NÚÑEZ ROMERO-BALBAS, Gregorio: «Nicolás de Escoriaza y Fabro», en *Cien empresarios españoles del siglo XX*. Madrid, LID Editorial Empresarial, 2000.
- OLAECHEA, Juan Carlos: «El primero en Europa», en *Fiestas patronales de Vera de Bidasoa, agosto de 1978*. Ayuntamiento de Vera de Bidasoa, Vera de Bidasoa, 1978.
- OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: «La red de tranvías de San Sebastián». En *Carril Nº 20*. Barcelona, Asociación de Amigos del ferrocarril de Barcelona, 1987.
- OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: «El tranvía de San Sebastián a Tolosa». En *Carril Nº 21*. Barcelona, Asociación de Amigos del ferrocarril de Barcelona, 1987.
- OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: «San Sebastián-Rentería, casi un siglo de transporte público». En *Bilduma Nº 3*. Rentería, Ayuntamiento de Rentería, 1989.
- OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: *El tranvía eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia*, Bilbao, EuskoTren, 2000.
- OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: *Los tranvías de Bilbao*, Bilbao, EuskoTren, 2002.
- OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: *El ferrocarril de San Sebastián a Hernani, 100 años de tracción eléctrica en Euskadi*, Bilbao, EuskoTren, 2003.
- OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: «Introducción al motor de sangre». En *Revista de Historia Ferroviaria Nº 2*. Gijón, Editorial Trea, 2004.
- OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: *El ferrocarril de Bilbao a San Sebastián, 125 años del tren de Bilbao a Durango*, Bilbao, EuskoTren, 2007.
- OLAIZOLA ELORDI, Juanjo y Javier Fernández López: «Los automotores Brissonneau et Lotz en España». En *Revista de Historia Ferroviaria Nº 11*. Madrid, Revistas Profesionales, 2009.
- ORMAECHEA, Ángel: *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*. Bilbao, EuskoTren, 1989.
- PADILLA CERÓN, Andrés: «El tranvía de tracción animal de Marmolejo (Jaén)». *Ferrocarriles y tranvías en Linares, La Carolina y La Loma*. Barcelona, Monografías del Ferrocarril, 2003.

- PEÑA GOZALVO, Javier y José María Valero Suárez: *Los tranvías de Zaragoza*. Zaragoza, Diputación Provincial de Zaragoza, 1995.
- PEREIRA DE SOUSA, Fernando y Jorge Fernandes Alves: *Os transportes colectivos do Porto, Perspectiva histórica*. Porto, Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A., 2001.
- PERIS TORNER, Juan: *El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana, 1888-1963*. Castellón, Ayuntamiento de Castellón, 1994.
- PEZUELA, Jacobo de la: «Ferro-Carril Urbano de La Habana», en *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba, tomo segundo*. Madrid, Imprenta del establecimiento de Mellado, 1863-1866.
- PICABEA SALBIDE, Pedro, et al.: *Ulía*. San Sebastián, Ayuntamiento de San Sebastián, 1991.
- PICABEA, Rafael: *Álbum gráfico descriptivo del País Vascongado*. Sin mención de editor. 1915.
- PUEYO, Javier: «El desarrollo de la industria eléctrica española antes de la Guerra Civil», en *Electra y el Estado, Vol. 1*. Cizur Menor (Navarra), Editorial Aranzadi, 2007.
- RODRIGO ALHARILLA, Martín: «Claudio López Bru», en *Cien empresarios españoles del siglo XX*. Madrid, LID Editorial Empresarial, 2000.
- SADA, Javier María: *Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-1987*. San Sebastián, Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1987.
- SADA, Javier María: *Historia de la ciudad de San Sebastián a través de sus personajes*. Irún, Alberdania, 2002.
- SÁNCHEZ MARROYO, Fernando: *La España del siglo XX, Economía, demografía y sociedad*. Madrid, Ediciones Istmo, S.A., 2003.
- SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Francisco: «Apuntes para una historia del tranvía de sangre de Jerez de la Frontera», en *Vía Libre Nº 502*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2006.
- Servicio de Estudios del Banco Urquijo: *La industria de material ferroviario en España*. Madrid, Editorial Altamira, 1961.
- TARTAJO GARRIDO, José Antonio: «Los trolebuses de Madrid», en *Trolebús*. Carballo (A Coruña), Agrupación cultural Lumieira, 2001.
- TARTAJO GARRIDO, José Antonio: «El ocaso de los tranvías españoles», en *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Málaga, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2006.
- TARTAJO GARRIDO, José Antonio: «La génesis de los tranvías de Madrid», en *V Congreso de Historia Ferroviaria*. Palma de Mallorca, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2009.
- TAVARES DIAS, María: *História do eléctrico da Carris*. Lisboa, Editorial Quimera, 2001.
- TRICORE, Jean: *Un siècle de Métro*. París, La Vie du Rail, 1999.
- TRICORE, Jean: *Le tramway à Paris et en Ile-de-France*. París, La Vie du Rail, 2007.
- THOMPSON, Julian: *British trams*. Waltham Abbey, Essex, Ian Allan Ltd, 1978.
- VALERO SUÁREZ, José María y Joaquín Herrera González: *El tranvía de Cádiz a San Fernando y Carraca (1906-2006)*. Gijón, Editorial Trea, 2007.
- VAÑÓ I GINER, Lluçia y Juanjo Olaizola Elordi: «Los tranvías y trolebuses de Valencia». En *El trenes de Valencia*. Barcelona, Monografías del Ferrocarril, 1998. VERGUEZ-LARROUY, Jean-Pierre: *Les Chemins de Fer du Midi*. Paris-Chanac, La Vie du Rail-La Régordane, 1995.

VINTRÓ, Joaquín, Juanjo Olaizola Elordi y José Antonio Gómez Martínez: «Los tranvías de Murcia». En *Revista de Historia Ferroviaria* Nº 10. Gijón, Editorial Trea, 2008.

WAIS SAN MARTÍN, Francisco: *Historia de los ferrocarriles Españoles*. Madrid, Editorial Nacional, 1974.

WEBB, Mary: *Jane's Urban Transport Systems 2006-2007*. Coulsdon, Surrey, Jane's Information Group Limited, 2006.

WURMSER, Daniel: «Un centenaire: La traction électrique au chemin de fer de La Mure». *Voies Ferrees* Nº 138. Grenoble, Presses et Editions Ferroviaires 2003.

APÉNDICE DOCUMENTAL



15.- APENDICE DOCUMENTAL

Documento nº 1: El 16 de febrero de 1884 Ramón Brunet inició la redacción de un cuaderno en el que recogió las vicisitudes que recorrió su proyecto de tranvía de San Sebastián a Rentería. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, Expediente Nº 1.....	501
Documento nº 2: Estatutos de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo de la Compañía del Tranvía de San Sebastián.	502
Documento nº 3 : Sección del túnel de Herrera, situado en el tramo de explanación propia comprendido entre las cocheras de Ategorrieta y Pasajes. Archivo General de la Administración, expediente 25/28506	509
Documento nº 4: Secciones del tramo en explanación propia entre Ategorrieta y Pasajes. Archivo General de la Administración, expediente 25/28506.....	510
Documento nº 5: Sistema de carril Demerbe, empleado por la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo General de la Administración, expediente 25/28506	511
Documento nº 6: Hoja de recaudación del primer día de servicio del Tranvía de San Sebastián, 18 de julio de 1887. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.	512
Documento nº 7: Memoria del primer ejercicio de explotación, 1887. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.	513
Documento nº 8: Plano de las cocheras de Ategorrieta. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.....	521
Documento nº 9: Kilometraje realizado por las caballerías de la Compañía del Tranvía de San Sebastián del 1 al 10 de agosto de 1892.	522
Documento nº 10: REGLAMENTO DE LOS MAYORALES.....	525
Documento nº 11: REGLAMENTO DEL JEFE DE CUADRAS	527
Documento nº 12: REGLAMENTO DE LOS MOZOS DE CUADRAS	528
Documento nº 13: Croquis del taller de mantenimiento de Ategorrieta. Archivo General de la Administración, Expediente 25/28506.....	529
Documento nº 14: Bases para el concurso de electrificación del Tranvía de San Sebastián a Rentería. Archivo General de la Administración, Expediente 25/28506 .	530
Documento nº 15: Plano de un poste de electrificación del tranvía de San Sebastián. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril	535
Documento nº 16: Plano de la central eléctrica de Ategorrieta. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril	536
Documento nº 17: Detalle de las máquinas de vapor de la central eléctrica de Ategorrieta. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.....	537
Documento nº 18: Hoja de recaudación del primer día de explotación con tracción eléctrica. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián. Libro de recaudación diaria Nº 5.	538
Documento nº 19: Memoria del ejercicio de 1897, primero de explotación con tracción eléctrica. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián.....	539
Documento nº 20: Sentencia de los amigables componedores en referencia a la batería de acumuladores. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.....	543
Documento nº 21: Peritaje sobre la rotura de ruedas y ejes de los tranvías eléctricos. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril	559
Documento nº 22: Correspondencia con la casa Demerbe con propuestas para la consolidación de la vía. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril	569

Documento nº 23: Perfil de carril sistema Phoenix adquirido en Alemania. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril	573
Documento nº 24: Propuesta de carriles de Altos Hornos de Vizcaya. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril	574
Documento nº 25: Memoria privada redactada por el Ingeniero Luis Soria en 1921 sobre el estado de la explotación del Tranvía de San Sebastián. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián.	575
Documento nº 26: Informe de depuración del cobrador Rufino Rodríguez González. Pese a que solamente fue considerado simpatizante del Frente Popular, al finalizar la contienda no recuperó su trabajo en la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo, Compañía del Tranvía de Sebastián. Expedientes de personal.....	590
Documento nº 27: Informe de depuración del conductor Ceferino Oruezabala Echenagusía. En este caso, la calificación política es la de «rojillo». Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo, Compañía del Tranvía de Sebastián. Expedientes de personal.....	591
Documento nº 28: Informe de depuración del cobrador Jesús Vizcaíno Arancón. En este caso, la calificación política es la de «rojo». Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo, Compañía del Tranvía de Sebastián. Expedientes de personal..	592
Documento nº 29: Informe de depuración del conductor Pedro Marcos Moreno. En este caso, la gama cromática de la calificación política alcanza la intensidad de «muy rojo». Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo, Compañía del Tranvía de Sebastián. Expedientes de personal.....	593
Documento nº 30: Informe de depuración del cobrador Máximo Martínez Oses. En este caso, la calificación política es la de «sujeto peligroso». Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo, Compañía del Tranvía de Sebastián. Expedientes de personal..	594
Documento nº 31: Memoria de la Compañía del Tranvía de San Sebastián correspondiente al ejercicio de 1936. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo, Compañía del Tranvía de Sebastián.....	595
Documento nº 32: Relación de donativos realizados por la Compañía del Tranvía de San Sebastián a causas afines a los rebeldes (1936-1939)	599
Documento nº 33: Solicitud de transformación de las concesiones de tranvías en trolebuses. Archivo General de la Administración, expediente 25/28649	600
Documento nº 34: Catálogo descriptivo de los trolebuses Hispano Suiza Tr66, primeros de construcción española, adquiridos por la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.....	609
Documento nº 35: Memoria del ejercicio de 1948, primero con trolebuses. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril	621
Documento nº 36: Relación de trolebuses de dos pisos adquiridos de ocasión en Londres	635
Documento nº 37: Modelos de billetes utilizados por la Compañía del Tranvía de San Sebastián en sus autobuses y trolebuses. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián.	636
Documento nº 38: Memoria del ejercicio de 1974, primero sin trolebuses. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.	638
Documento nº 39: Memoria del ejercicio de 1980, último de gestión privada. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.....	645
Documento nº 40: En el año 1981, y tras un largo proceso de negociaciones, el Ayuntamiento de San Sebastián adquirió el accionariado de la Compañía del Tranvía. El Diario Vasco, 6 de septiembre de 1981.	655

Documento nº 41: Relación de accionistas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián presentes o representados en la Junta General de Accionistas del 1 de marzo de 1975	656
Documento nº 42: Memoria del ejercicio de 1982, primero de gestión municipal. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.	663
Documento nº 43: Relación de autobuses de la Compañía del Tranvía incendiados entre 1978 y 2009	672
Documento nº 44: Anverso y reverso de la invitación confeccionada para la inauguración de las nuevas cocheras de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en Marrutxipi. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián.....	677
Documento nº 45: Evolución histórica de las líneas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián	678
Documento nº 46: Presidentes del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1887-2010)	681
Documento nº 47: Directores-Gerentes de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1887-2010)	681
Documento nº 48: Miembros del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1887-2010)	682
Documento nº 49: Red de líneas explotadas por la Compañía del Tranvía de San Sebastián en 2010. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián.....	687

Ora 16 de Febrero de 1884.

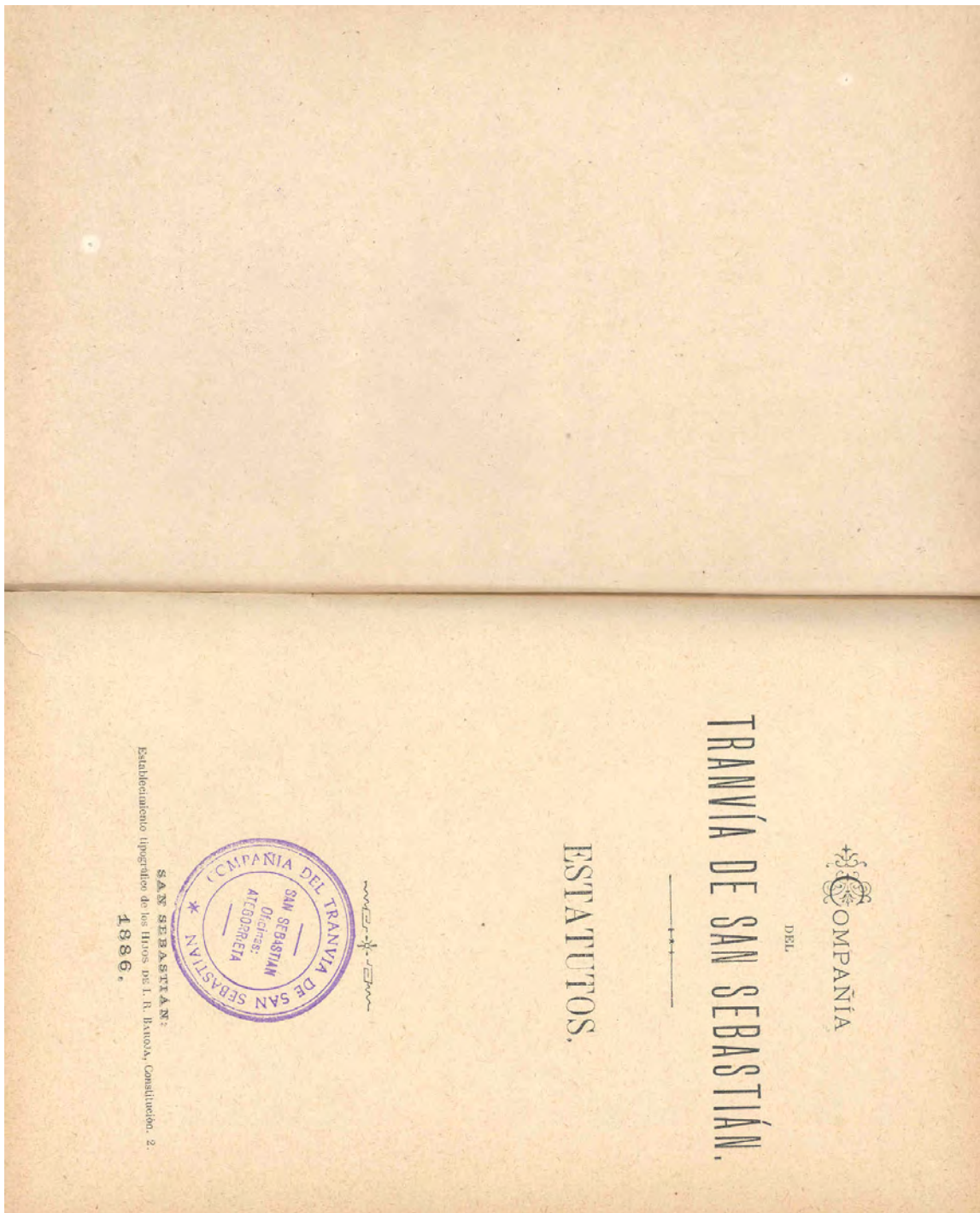
Destino este cuaderno para conservar en él los papeles preliminares en el asunto referente al "Tranvía" de nominado "Tranvía de San Sebastian, Pasajes y Rentería".

Debo consignar ante todo que el verano pasado estubo en Oria en Compañía del Sr. D. Emilio Castelar, y el Sr. D. Eusebio Garcia, uno de los iniciadores y constructores del "Tranvía de Bilbao á las Arenas y Algorta" y aproveché de esta ocasion para indicarle á que pensaba en un proyecto de Tranvía de San Sebastian á Pasajes, y el Sr. Castelar me secundó maravillosamente, prometendome que si se decidia á construirlo tomara el algunas Acciones.

El 16 de Octubre ultimo estubo en Bilbao con motivo de un asunto de la fábrica de Ora y habiendome visitado al Sr. Garcia, hablamos de nuevo del ya citado proyecto, encontrandole algun tanto animado; pero sin que me manifestase decision resuelta.

El movimiento de Bilbao con los dos tranvías á derecha é izquierda del Nervion, excitaron de nuevo en mí el deseo de promover que se construyese el de San Sebastian á Pasajes, y tan pronto como regresé me presenté á D. Ramon M^{te} Lili, Vice-presidente de la Diputacion Provincial, para manifestarle mi propósito de solicitar la concesion, previas las formalidades que la Ley exige. El Sr. Lili que acogió con su acostumbrada amabilidad y benevolencia mis palabras, me participó que un Sr. Trevijano y el Sr. Sarante habian pedido permiso para hacer la situacion de un tranvía desde San Sebastian hasta Pasajes. Cielo esto declare al Sr. Lili que no un-

Documento nº 1: El 16 de febrero de 1884 Ramón Brunet inició la redacción de un cuaderno en el que recogió las vicisitudes que recorrió su proyecto de tranvía de San Sebastián a Rentería. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, Expediente Nº 1.



Documento nº 2: Estatutos de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo de la Compañía del Tranvía de San Sebastián.

28 de agosto de 1886

COMPañIA
DE EL
TRANVIA DE SAN SEBASTIAN.

ESTATUTOS.

TÍTULO PRIMERO.

Denominación, objeto, domicilio y duración
de la Compañía.

Artículo 1.º Con sujeción al Código de Comercio y disposiciones vigentes se establece una Sociedad anónima, bajo la denominación de «Compañía del Tranvía de San Sebastián,» que se registrá por dichos disposiciones legales y por las que determinan los presentes Estatutos. Con este fin, D. Eusebio García, concesionario de este tranvía, cede, á los socios fundadores de esta Sociedad, la concesión del mismo, mediante la adjudicación gratuita de doscientas acciones de la misma, en virtud de escritura otorgada ante Notario, con fecha 2 de Julio de 1886.

200 x 100 = 100.000

Art. 2.º El objeto de esta Compañía, es la construcción del tranvía desde San Sebastián á Pasajes y Hendaya y su explotación y aprovechamiento, después de terminada su construcción, en todo ó en parte de su trayecto.

Art. 3.º La Compañía tendrá su domicilio en San Sebastián.

Art. 4.º La duración de la Compañía será por el mismo tiempo que el periodo de la concesión.

TÍTULO SEGUNDO.

Del Capital de la Compañía.

Art. 5.º El Capital social será de un millón doseientas cincuenta mil pesetas, representado por dos mil quinientas acciones de á quinientas pesetas, las cuales serán nominativas y constarán en un Registro los nombres de los poseedores.

Art. 6.º Todos los accionistas, al tiempo de suscribirse, pagarán la cuarta parte del importe de las acciones que deseen tomar; de cuyo pago se les dará un resguardo provisional. Las tres cuartas partes restantes se pagarán en los plazos que determinará el Consejo de Administración: transcurridos quince dias, después del plazo ó plazos que fije el Consejo, para pagar el todo ó la parte del setenta y cinco por ciento del importe de las acciones, podrá la Compañía proceder á la venta en pública subasta de las acciones ó resguardos que estuviesen en descubierto, siendo de cuenta de los morosos los gastos y perjuicios que puedan ocasionarse; la Compañía podrá utilizar simultáneamente contra dichos morosos los medios ordinarios de derecho. El producido en venta, deducidos los gastos, se aplicará al descubierto del accionista, quien

abonará el déficit, si lo hubiere, ó cobrará el sobrante que resultare.

Art. 7.º Cuando se haya completado el pago total por los accionistas, se cargarán los resguardos provisionales por títulos definitivos; los resguardos provisionales podrán cederse á voluntad del accionista, por escrito, del cual se tomará razón en la oficina de la Compañía.

Art. 8.º La responsabilidad de cada accionista, se limita al importe de su acción.

Art. 9.º La Junta general de accionistas, puede acordar hacer uso del crédito en la forma que lo tenga por conveniente, sin limitación de cantidad, sea emitiendo obligaciones ó en otra forma.

Art. 10. La Compañía, en Junta general extraordinaria, podrá acordar el aumento del Capital social, hasta la cantidad que crea conveniente, determinando el número de acciones que para ello hayan de emitirse, el tipo de emisión y fechas ó plazos en que sean exigibles los dividendos.

TÍTULO TERCERO.

De la administración.

Art. 11. La Compañía será administrada, sin perjuicio de la amplitud de las facultades que compete á los accionistas reunidos en Junta general, por un Consejo de Administración, el cual podrá nombrar un Secretario-Gentilero, y demás empleados necesarios, cuyos deberes y sueldos determinará el mismo Consejo de Administración.

—8—

Art. 12. El Consejo de Administración se compondrá de nueve vocales accionistas, que posean cuando menos cincuenta acciones cada uno, las cuales quedarán depositadas en la Caja de la Compañía, durante el ejercicio del cargo, para cuyo buen desempeño sirven de garantía.

Art. 13. Los socios fundadores D. Ensebio Garcia, D. Ramón de Brunet, D. José de Brunet, D. Anastasio Osacar, D. Luis Gallsalvo, D. Manuel José Arsuaga y D. José María Elizarrán, con otros dos vocales que se nombrarán en la próxima Junta general de accionistas, formarán el primer Consejo de administración, por espacio de cinco años consecutivos, á contar desde el día que se declare constituida la Compañía. En la primera reunión que el Consejo celebre elegirá entre sus individuos los que han de ejercer los cargos de Presidente y Vicepresidente, durante el tiempo que determine el mismo Consejo.

Art. 14. Las vacantes del Consejo de administración, sea cual fuere la causa que las produzca, se proveen provisionalmente por el mismo Consejo, dando cuenta en la primera Junta de accionistas que se celebre. La Junta ratifica el nombramiento hecho por el Consejo, ó nombra las personas que hayan de sustituir á los nombrados por el Consejo.

Art. 15. Los individuos del Consejo de administración, podrán renunciar su cargo ante el Consejo ó la Junta, y cesarán en el desempeño del mismo, á los dos meses de la presentación de la renuncia, devolviéndoseles las acciones depositadas, si no hubiese alguna reponsabilidad que exigiese.

Art. 16. El cargo de individuo del Consejo ó administrador quedará vacante, además de los casos de muerte, renuncia ó incapacidad legal del que lo desempeñare, por cualquiera de las causas siguientes:

- 1.ª Si acepta ó desempeña el que lo ejerciere, otro cargo en la Compañía.
- 2.ª Si es declarado en quiebra, suspende pagos, hace

—9—

arreglo con sus acreedores, ó de otro modo llega á ser insolvente.

3.ª Si llega á tener interés ó participación en los beneficios de contratos ó trabajos hechos para la Compañía, sin haberlo declarado.

4.ª Si se ausentase, no asistiendo á las reuniones del Consejo, durante un período de seis meses, sin permiso especial del mismo. Se exceptúan de lo dispuesto en esta regla los consejeros que tengan su residencia habitual fuera de esta Provincia.

Art. 17. El Consejo, sin otra limitación que los acaudados de la Junta general de accionistas, ejerce la suprema dirección y administración de la Compañía, y acuerda cuanto estime convenientemente á sus intereses, y en tal concepto tiene las facultades y atribuciones siguientes:

- 1.ª Nombrar y separar al Secretario-Contador y demás empleados, y definir sus deberes, consignándolos en un Reglamento.
- 2.ª Acordar los dividendos pasivos que hayan de pedirse á los accionistas, publicándolo con un mes de anticipación á la fecha en que debe efectuarse el pago.
- 3.ª Disculir y fijar las obras que han de hacerse, sacándolas á pública licitación, si lo creyere conveniente.
- 4.ª Tomar conocimiento en cada sesión de las operaciones y trabajos y del curso de los negocios de la Compañía.
- 5.ª Acordar la convocación de la Junta general de accionistas.
- 6.ª Formar la Memoria anual sobre las operaciones de la Compañía, imprimirla y circularla quince días antes del fijado para la Junta general de accionistas.
- 7.ª Examinar y comprobar las cuentas y balances para presentar á la Junta general los resultados del ejercicio á que se refieren.
- 8.ª Proponer á la Junta la cantidad que de los beneficios haya de destinarse á formar el fondo de reserva y la que haya de repartirse á los accionistas, después de des-

contar el diez por ciento que se asigna al Consejo de administración.

9.º Examinar y discurrir las proposiciones que hayan de someterse á la aprobación de la Junta general y dar su dictamen sobre las que los accionistas presenten.

10. Acordar sobre el ejercicio de las acciones judiciales, previo dictamen de Letrado ó Letrados.

11. Vigilar sobre la observancia de estos Estatutos, así como de los acuerdos de la Junta general y cumplir lo que prescribe el Código de Comercio y Leyes vigentes.

12. Adoptar, en fin, cuantas medidas considere convenientes, al adelanto y provecho de la Compañía, según exija el interés combinado del público y de la Empresa.

Art. 18. El Consejo se reunirá en sesión ordinaria á lo ménos una vez por semana, y en extraordinaria, siempre que sea convocado por el Presidente ó á propuesta de dos Vocales.

Art. 19. Corresponde al Presidente del Consejo:

1.º Dar las ordenes é instrucciones al Secretario y empleados de la Compañía.

2.º Celebrar los contratos que la Compañía haya de otorgar dentro de los límites y condiciones que el Consejo fije.

3.º Autorizar con su firma todos los actos administrativos y las obligaciones y documentos que expida la Compañía.

4.º Ejecutar los acuerdos del Consejo.

5.º Representar á la Compañía, en todas las Oficinas, Juzgados y Tribunales, salvo en los casos en que el Consejo hubiese dispuesto otra cosa.

Art. 20. En caso de ausencia, enfermedad, ú otro impedimento del Presidente, sustituirá á éste el Vicepresidente.

Art. 21. Transcurridos los cinco años á que se refiere el artículo 13, se procederá á renovar el Consejo, nombrando cuatro Vocales nuevos para reemplazar á los

cuatro que deben salir en esta primera renovación por sorteo.

En la segunda renovación que se hará á los dos años, saldrán los cinco vocales que quedaron del primer Consejo.

En las siguientes renovaciones que se harán cada dos años, se seguirá este mismo orden de renovar cuatro y cinco vocales cada vez alternativamente.

Art. 22. La Junta general de accionistas ordinaria, es la que elije de entre los accionistas que tengan las condiciones del artículo 12 los que deben reemplazar á los salientes; todos son reelegibles.

Art. 23. El Consejo de administración gozará anualmente, como remuneración de su trabajo, el diez por ciento de los beneficios. Esta cantidad se distribuirá entre los individuos del Consejo, en la forma y proporción que el mismo Consejo determine.

Art. 24. Los Vocales del Consejo de administración, no contruyen por razón de su cargo, ninguna obligación personal relativamente á los compromisos de la Compañía. Únicamente responden del desempeño de su cometido, con arreglo á estos Estatutos y á las Leyes.

Art. 25. Las deliberaciones del Consejo de Administración, se consignarán en un libro de actas y éstas irán firmadas por el Presidente y Secretario. Las copias ó extractos que se requieran para los propósitos de la Compañía, irán certificados y sellados por el Secretario de la misma.

TÍTULO CUARTO.

De las Juntas generales.

Art. 26. La Junta general, regularmente constituida representa á todos los accionistas.

Art. 27. Todo accionista poseedor de una ó más acciones tiene derecho de asistencia á las Juntas que se celebren, á cuyo fin serán convocados por aviso personal que se enviará á los accionistas que constan en el Registro que ha de haber á cargo del Secretario-Contador. Además de este aviso personal se anunciará en el Boletín Oficial de la Provincia, para que llegue á noticia de todos.

Art. 28. Las Juntas generales ordinarias tendrán lugar en el domicilio de la Compañía una vez al año en el mes de Marzo; pero podrá reunirse en Junta general extraordinaria, siempre que el Consejo de administración lo juzgue necesario ó cuando un número de accionistas que representen la cuarta parte del Capital, lo soliciten del mismo Consejo, expresando el extremo que deseen esclarecer ó resolver.

Art. 29. La Junta general de accionistas será presidida por un accionista nombrado en el acto por la mayoría de acciones representadas: este nombramiento no debe recaer en ningún individuo del Consejo de administración. Las atribuciones del Presidente de la Junta General, se limitan á dirigir el orden de la discusión. Será Secretario de esta Junta, el que lo sea del Consejo de administración.

Art. 30. La Junta general la constituirán, presentes

ó representadas, la mitad de las acciones de la Compañía. De no reunirse este número y transcurrido un intervalo de media hora, después de la señalada en la convocatoria, se constituirá la Junta definitivamente con los que se hallen presentes, y sus acuerdos serán válidos.

Art. 31. El derecho de asistencia á la Junta general no podrá delegarse, sino por medio de una autorización escrita que habrá de presentarse en la Secretaría de la Compañía antes de celebrarse la Junta. No podrá delegarse la autorización para asistir á la Junta general, sino en un accionista. Se exceptúan las casadas, los menores, las Corporaciones y Sociedades mercantiles, que serán representados por sus maridos, tutores, curadores y administradores respectivos, con tal que legítimamente representen su persona y representación.

Art. 32. Cada cinco acciones dan derecho á un voto. Los que posean menos de cinco acciones pueden agruparse para tener derecho de votación en las Juntas dando la representación á uno de los accionistas.

Los que obren en representación ajena votarán separadamente por estas representaciones.

Art. 33. En las votaciones secretas, que tendrán lugar cuando la Junta lo acuerde así, cada concurrente, sea cualquiera el número de acciones que posea, tendrá un solo voto. En las votaciones públicas formará acuerdo la mayoría de votos, con arreglo á la escala del artículo 32; en caso de empate será decisivo el voto del Presidente. Las resoluciones tomadas por la Junta general, serán obligatorias para todos los accionistas, hayan ó no concurrido.

Art. 34. Las atribuciones de la Junta general ordinaria, son:

1.ª Nombrar los individuos del Consejo de administración.

2.ª Deliberar sobre la Memoria expresiva de la situación de los negocios de la Compañía, que ha de presentarse anualmente al Consejo de administración.

Reserva la Compañía el derecho de presentar y votar en las Juntas de accionistas.

—14—

- 3.ª Aprobar, si ha lugar, los balances inventarios y cuentas que presente el Consejo.
- 4.ª Deliberar y acordar las proposiciones del mismo.
- 5.ª Discutir y resolver las que formuladas por los accionistas, fuesen tomadas en consideración.
- 6.ª Deliberar y decidir sobre cualesquiera otros puntos que fuesen de su competencia dentro del ejercicio de los derechos de la Compañía.

Art. 35. Las atribuciones de la Junta general extraordinaria, son:

- 1.ª Examinar y discutir el asunto que haya motivado la convocatoria, y que deberá exponerse con claridad en los anuncios.
- 2.ª Acordar concretamente sobre el mismo asunto.

TÍTULO QUINTO.

De las cuentas anuales.

Art. 36. El año social principiará el 1.º de Enero y concluirá en 31 de Diciembre. El primer año social, comprenderá el tiempo transcurrido desde la constitución de la Compañía hasta el 31 de Diciembre inmediato.

Art. 37. Al fin de cada año se hará un inventario y balance general del activo y pasivo de la Compañía, que se someterá por el Consejo de administración á la aprobación de la Junta general ordinaria del mes de Marzo, previo dictamen de una Comisión revisora que se nombrará con la debida antelación.

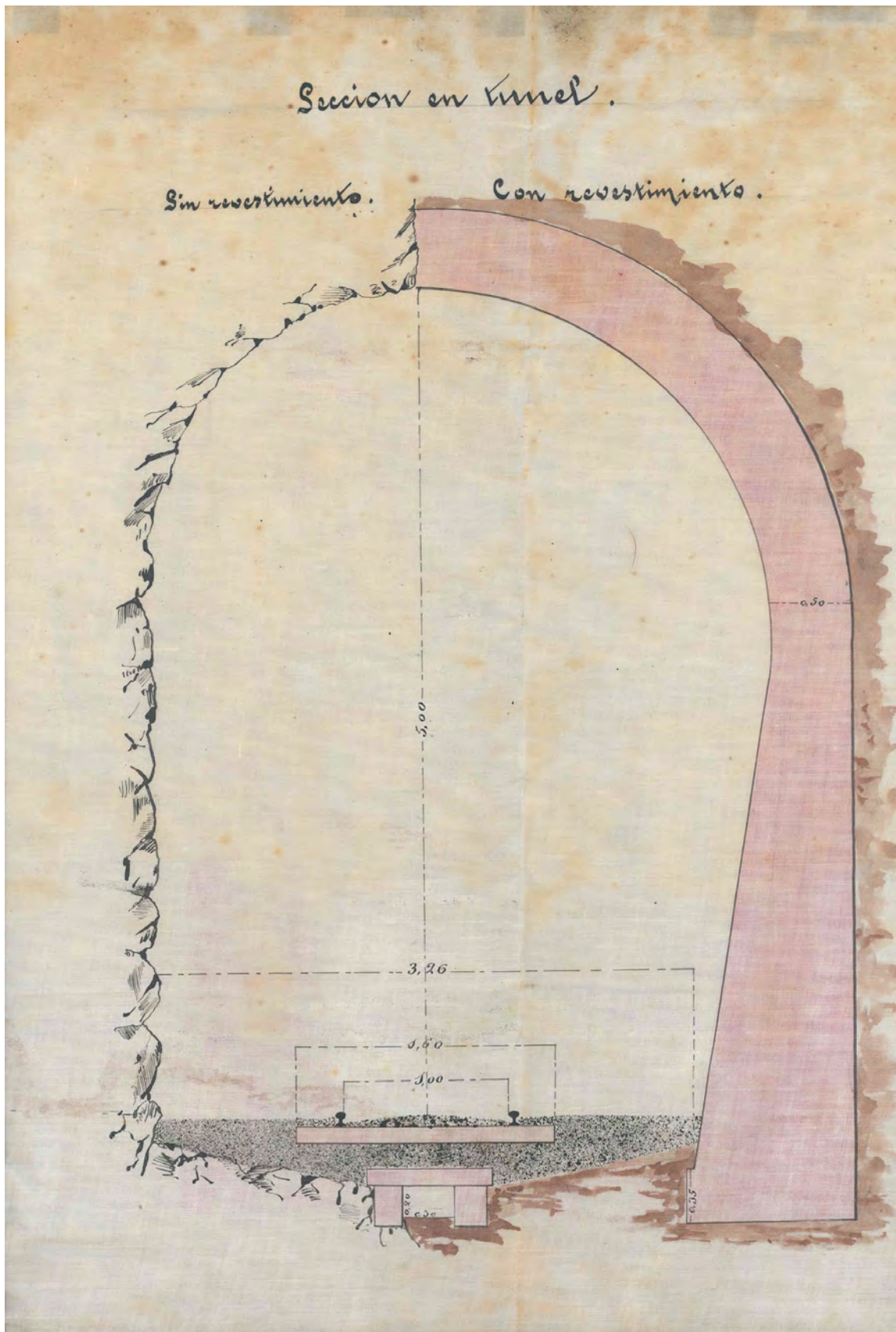
—15—

TÍTULO SEXTO.

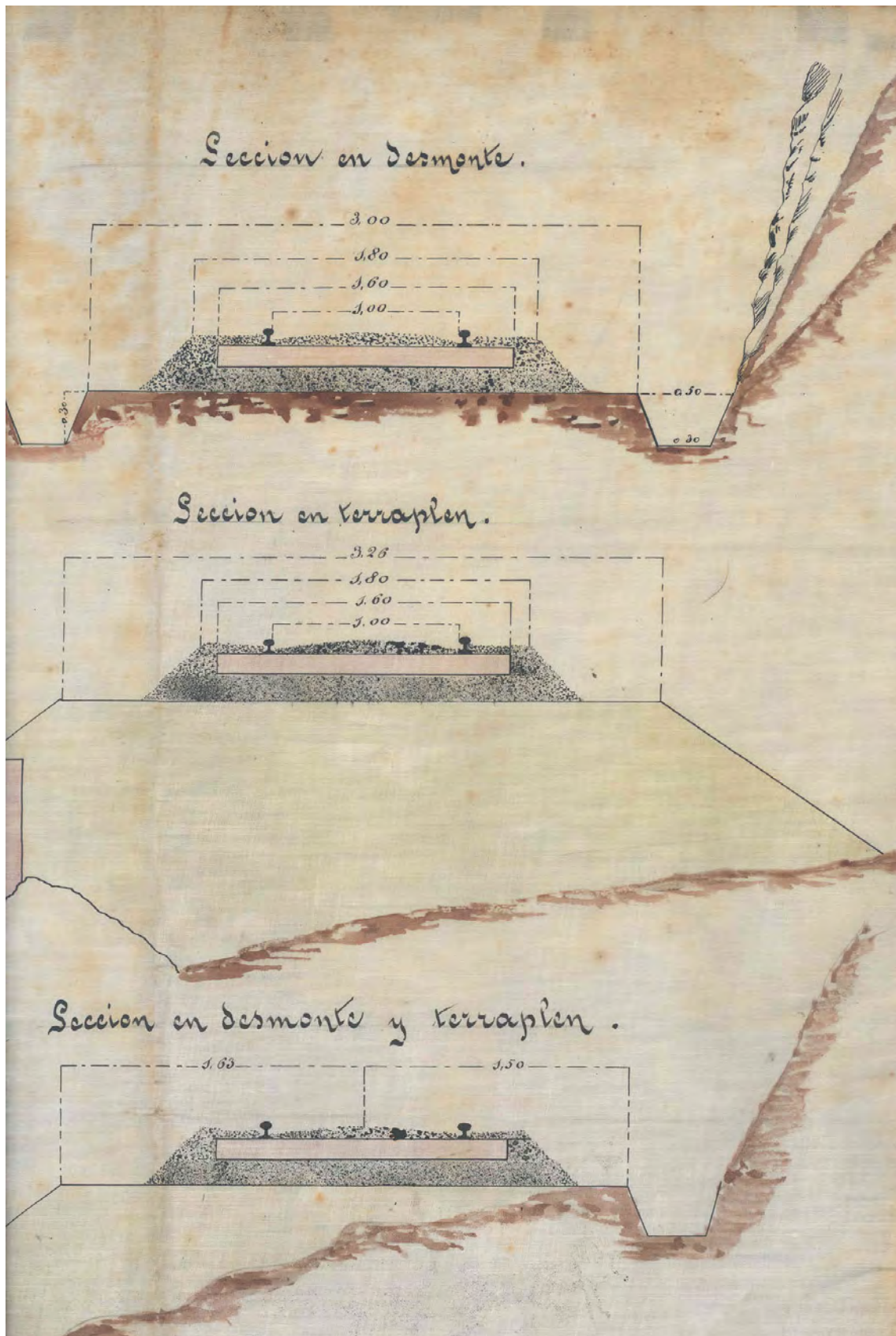
Modificaciones, disolución y liquidación de la Compañía.

Art. 38. Estos Estatutos se desarrollarán en oportunos reglamentos hechos por el Consejo de administración y sometidos á la aprobación de la Junta general. Para modificar los Estatutos, se convocará á Junta general extraordinaria.

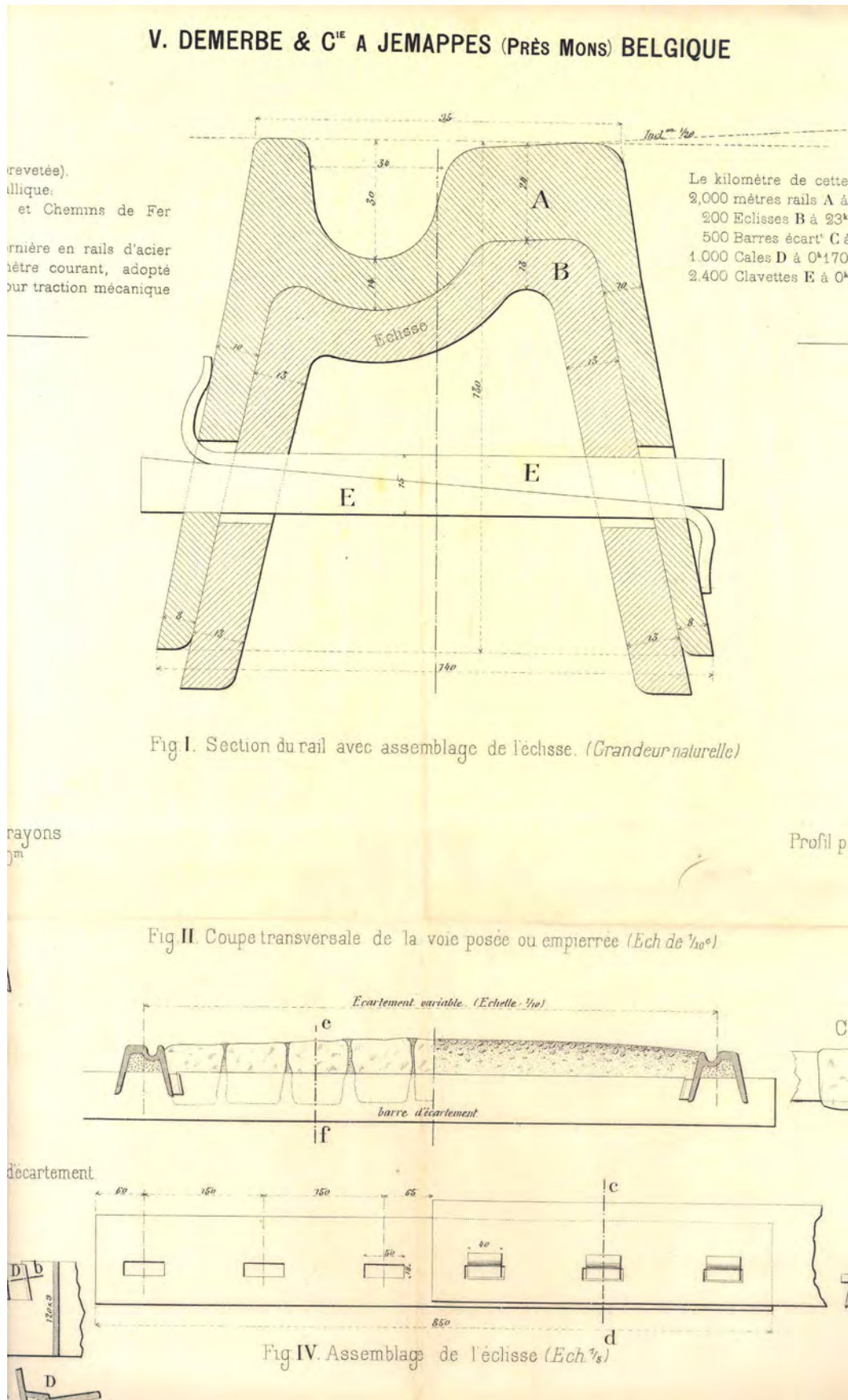
Art. 39. La Compañía se disolverá en el caso de vender la concesión ó traspasarla á otra Compañía, para lo cual ha de proceder acuerdo en Junta general extraordinaria convocada al efecto. También se disolverá en caso de pérdida de la mitad del capital, y de derecho quedará disuelta á la espiración del término social. En todos estos casos la liquidación se practicará por el Consejo de administración, en unión de dos comisarios elegidos de entre los accionistas por la Junta general para este objeto.



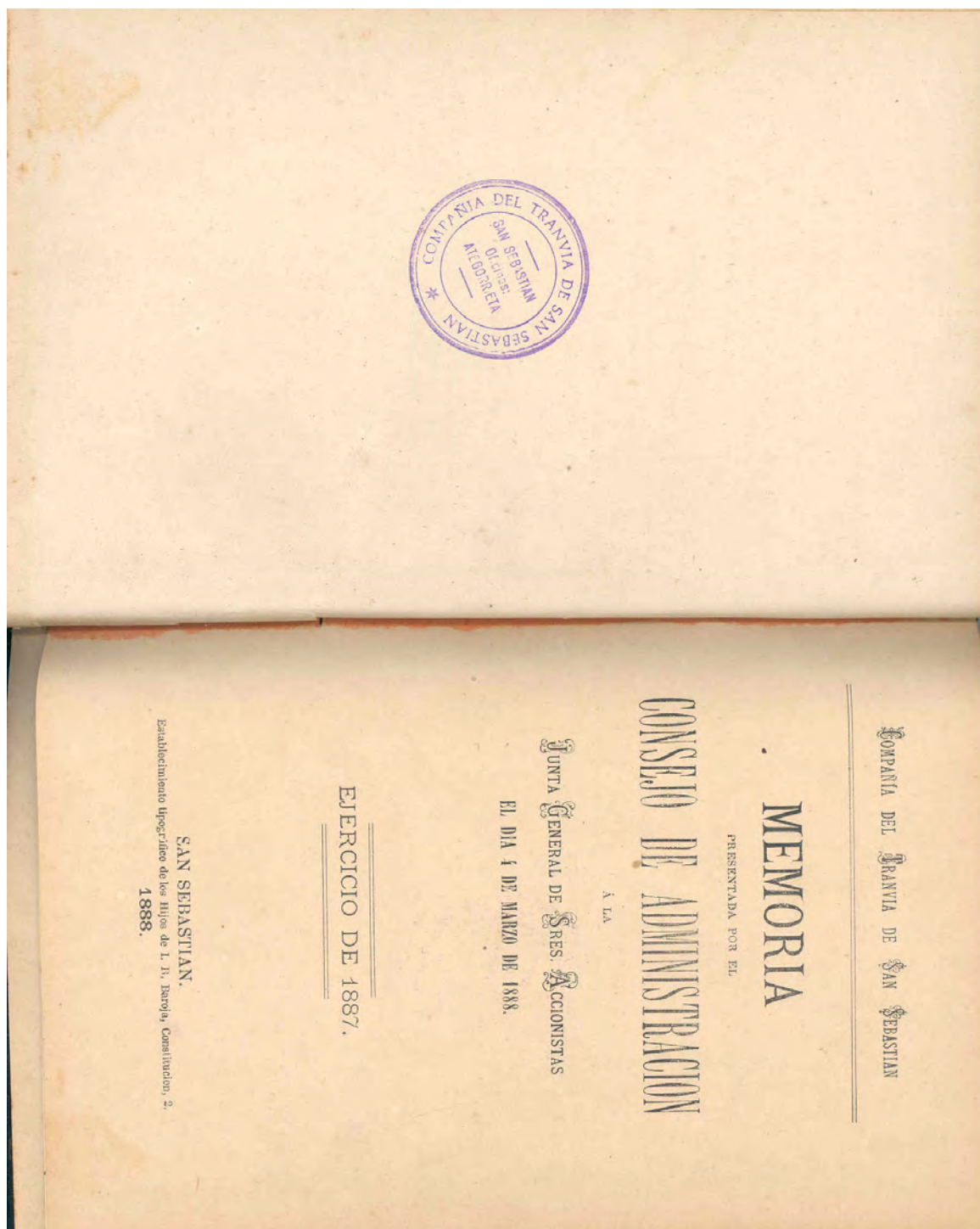
Documento nº 3: Sección del túnel de Herrera, situado en el tramo de explanación propia comprendido entre las cocheras de Ategorrieta y Pasajes. Archivo General de la Administración, expediente 25/28506



Documento nº 4: Secciones del tramo en explanación propia entre Ategorrieta y Pasajes. Archivo General de la Administración, expediente 25/28506



Documento nº 5: Sistema de carril Demerbe, empleado por la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo General de la Administración, expediente 25/28506



Documento nº 7: Memoria del primer ejercicio de explotación, 1887. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Señores Accionistas:

Cumpliendo uno de los primeros deberes que los Estatutos le imponen, el Consejo de Administracion de esta Compañia dá hoy su descargo de la mision que le está confiada, presentándoos una relacion circunstanciada de todos sus actos durante el tiempo transcurrido de su gestion, especificando con la mayor claridad posible y de una manera ordenada cuanto á la fundacion y explotacion se refiere.

FUNDACION.—INGRESOS.

El **capital social** de la Compañia es de 2.500 acciones de á 500 pesetas, de las cuales en virtud de escritura otorgada con fecha 2 de Julio 1886 se han cedido gratuitamente 200 en pago de la concesion de la linea.

Además se han adjudicado 32 acciones al señor conde del Valle, en pago de 6.404 metros cuadrados de terreno al precio de 2.50 pesetas el metro cuadrado que el Consejo adquirió para edificar en ellos las cuadras, cocheras y otras dependencias.

— 4 —

Del resto del capital consistente en 2.338 acciones, hay suscritas 2.182, de las que se han hecho efectivos dos dividendos, el 1.º del 25 por 100 y el 2.º del 10 por 100 importantes en junto 381.850 pesetas.

GASTOS.

MATERIAL.

Material fijo.—En virtud de convenio celebrado con la casa Demerba de Jemmapes (Belgica) cuyo sistema de via fué adoptado, dándola solidez necesaria para que pueda resistir una traccion mecánica en prevision del establecimiento de esta, los 12 kilómetros necesarios para toda la linea se han contratado á razon de 14.000 francos el kilómetro de via recta y curva con inclusion de todos los accesorios de traviesas, eclisas, charretas etc. á excepcion de las agujas.

El envio hecho por dicha casa hasta la fecha ascienete á 6.337,25 metros, de los que hay colocados 4.665 en el trayecto de la Concha á Ategorrieta hoy en explotacion, incluyendo en esta cifra el ramal establecido en la Avenida y las dobles vias de los cruces, y 522 metros utilizados en las vias provisionales del paseo de la Concha y la calle de Echande á los terrenos de Amara para el transporte de tierras, hallándose el resto almacenado para utilizarlo oportunamente.

En el siguiente estado se especifican el coste del material adquirido, gastos de transporte y derecho de Aduana, y su colocacion que asciende en junto á la suma de pesetas 147.949,33.

— 5 —

MATERIAL Fijo.

Coste de via	Ptas.	97.192,80
Flete	»	2.593,06
Derechos de aduanas	»	22.057,68
Gastos de mozos idem	»	305,85

COLOCACION.

Conduccion de rails	Ptas.	564,14
Herramientas	»	82,98
Trabajos preliminares de colocacion	»	811,75
Primera contrata de id.	»	2.285 »
Segunda en firmes de carretera	»	862,87
Enchinate y adoquinado	»	8.860,08
Arreglo adoquinado calle Hernani	»	1.152 »
Adoquinado del puente á Ategorrieta.	»	5.161 »
Montador	»	1.200 »
Otros trabajos de via	»	3.113,05
Jornales de reparaciones	»	733,57
Acuerdo de escombros	»	70,50
Total	»	147.949,33

Material móvil.—El que hoy posee esta Compañia procede de los talleres de Malinas (Belgica) y consta de 8 carruajes cerrados, 6 abiertos y 12 wagonetas, además del material de repuesto para las reparaciones necesarias.

Los primeros han costado cada uno 3.350 francos,

—6—

2.150 los abiertos y 340 cada wagoneta, francos de porte en la estación de San Sebastian á los que agregando derechos devengados, y construcción de accesorios, arrojan las cifras siguientes:

Importe de coches y wagonetas.	Ptas. 44.526,40
Derechos y gastos de los mismos.	» 9.169,68
Transportes.	» 544,33
Benganches y lanzas.	» 1.104,50
Total	» 55.345,91

Accesorios.—Bajo esta denominacion se comprenden la instalacion de oficinas con inclusion de su mobiliario, libros é impresos, laminas de acciones, billetes, etc.; los tñiles de via, y enseres correspondientes á las cuadras y almacenes, como son fragua, bascula, carretilla, etc., distribuidos en la forma siguiente:

Material de oficinas.	Ptas. 3.602,22
Utiles de via.	» 257,89
Id. de cuadras y almacenes.	» 791,49
Total	» 4.651,60

OBRAS.

Obras con el Ayuntamiento.—En virtud de convenio con la Excmo. Corporacion municipal, se está ejecutando una obra prolongacion del paseo de la Concha hasta el barrio del Antiguo. Este paseo tendrá 12 metros de ancho, de los cuales nueve se destinarian á paseo público y tres para emplazamiento de la via.

—7—

Todas las obras de fabrica, consolidacion de la carretera, desmontes, conduccion de escombros sobrantes al ensanche de la Amara, terraplenes, alcantarillas, explotaciones y demás necesarias son costeadas por la Compañia á la que el Excmo. Ayuntamiento abonará durante el año económico venidero la parte correspondiente al paseo 6 sea el 75 por 100 del coste total de las obras por los nueve metros de ancho soportando la Compañia el 25 por 100 restante por concepto de los tres metros que han de ser ocupados por la via.

Las cantidades satisfechas hasta el dia, y de las cuales segun el convenio establecido tiene el Excmo. Ayuntamiento que reembolsar á la Compañia el 75 por 100 en el próximo ejercicio, son las siguientes:

Muros de contencion.	Ptas. 30.783,24
Desmontes	» 6.849,85
Desviaciones	» 2.000 »
Capataces.	» 1.158,50
Total	» 40.791,59

Todas las obras efectuadas han sido adjudicadas previa subasta presidida por el Sr. Alcalde presidente del Excmo. Ayuntamiento con asistencia de una representacion del Consejo de Administracion de la Compañia.

Cocheras.—Subastada esta obra por ramos y adjudicados estos á los mejores postores, el coste total de las mismas se distribuye en la forma siguiente:

Carpinteria	Ptas. 6.966,11
Caneria	» 3.310,34
Albañileria	» 3.273,40
Linierteria	» 708,71
Total	» 14.258,56

en cuya cifra está incluido el coste de la cochera provisional establecido en terrenos de la refineria de azucar propiedad de los Sres. Oloriz, Alday, Bengoechea y Ca.

—8—

galantemente cedida por estos, y utilizada aun hoy día hasta que se termine el ramal que ha de unir la carretera con los terrenos de la Compañía donde están enclavadas sus dependencias.

Cuadras.—El edificio destinado á este servicio se ha construido por el mismo procedimiento empleado para el anterior, descomponiéndose como siguen los remates parciales:

Cantería	Plas.	7.739,61
Albanilería	»	2.979,58
Ferretería	»	1.896,02
Lanternería	»	590,98
Carpintería	»	9.427,88
Útiles varios	»	1.543,75
Total	»	<u>24.177,82</u>

Obras diversas.—Bajo esta denominacion se comprenden las obras ejecutadas en el local de oficinas, á las que hay que agregar la adquisicion de una tuberia de hierro destinada á aprovechar las aguas sobrantes de la fuente de Alegorrieta en las cuadras, sobrante cedido por el Excmo. Ayuntamiento interin puede hacerse una acometida á la cañería general de aguas de la Ciudad. Suma este capítulo un total de 2.166,37 pesetas.

TRACCION.

Ganado.—Establecida por esta Compañía la traccion animal, sin perjuicio de estudiarse por el Consejo de Administracion otros medios que proporcionen mayores ventajas, en beneficio de los intereses que estamos llamados á defender, nos ocupamos de los resultados que dan los sistemas de aire comprimido y electricidad, que en otras Compañías llaman poderosamente la atencion

—9—

por la gran economía que en la traccion pudiera resultar, sin que hasta ahora la práctica haya sancionado estos procedimientos, que como queda dicho no han de ser desatendidos por nosotros.

El ganado adquirido para el servicio fué de 21 mulas y 12 caballos cuyo coste total ascendió á 21.611 pesetas. Prestan servicio en la actualidad 17 mulas y 10 caballos por haberse engrenado por inservibles cuatro y fallecido dos en el tiempo que se lleva de explotacion. Estas bajas en el ganado han sido debidas á lo costoso que es acostumbrarlo á este sistema de arrastre, y se han producido á raíz de la explotacion. Con posterioridad, el ganado habituado ya al servicio, presenta excelente aspecto y todo hace presumir que no han de repetirse estos accidentes, que gravan en cifra no despreciable el presupuesto de la Compañía.

Arneses.—El coste total del adquirido, en licitacion pública entre los suministradores de la localidad asciende á pesetas 3.023,60 y el coste de útiles similares afectos á la traccion y cuya relacion detallada seria muy prolija arroja un coste de pesetas 419,40.

PROPIEDADES.

Adquiridos ya algunos terrenos contiguos á *La Herrera*, por donde ha de pasar la vía, quedan pendientes de resolucion los que se relacionan con terrenos de particulares, que si bien presentan algunas dificultades, creemos poder vencerlas en breve término.

Tan pronto como esto se resuelva, el Consejo desplegará toda su actividad para establecer para el verano próximo la línea á Pasajes.

Uno de los trozos, el de que es propietaria D.^a Angela Soron, ha sido ocupado por la Compañía en virtud de lo dispuesto por la ley y previo un depósito de 10.938,75

pesetas en la Caja de depósitos, importe de la tasación de los terrenos justipreciados por el perito de dicha señora, suma que será devuelta cuando reciba la resolución final interpuesta por la misma que no se conformó con la tasación del terreno en discordia que valoraba dichas tierras en 5.080,67 pesetas. El trozo de que se trata es el de desviación de la carretera que conduce á las cochetas, y en el que se vá á proceder á ejecutar las obras necesarias para tender la vía.

La Empresa del ferro-carril tampoco ha contestado á la ocupación de los terrenos lindantes á la vía por donde vá el trazado, ni al establecimiento del ramal á la estación. Pero segun noticias privadas, en breve tendrían estos dos asuntos una resolución favorable.

Finalmente, en el trayecto al Antiguu, en, el que solo intervienen dos propietarios, tenemos la aquiescencia de la Sra. Condesa de Loblregat, y esperamos una satisfactoria respuesta del Sr. Administrador de los herederos del infante D. Sebastian, quien no dudamos dará todo género de facilidades para la realización de esta importante mejora, que si es de interés para la Compañia lo es de muchísimo más para la ciudad por el embellecimiento que esta adquirirá por aquel lado, dando además vida al populoso barrio del Antiguu cuyos habitantes claman por la terminación de las obras.

Para terminar el extracto de los gastos que vamos intercalando en esta relación, restamos hacer mención del capítulo de gastos generales, que se subdivide como sigue:

Viajes, replanteo, copias, honorarios	
Indemnización, etc.	Plas. 6.175,05
Anuncios	» 368,60
Vestuario	» 1.951,10
Efectos varios.	» 748,90
Total.	» 9.243,65

Hé aquí ahora un resumen ó estado general de los gastos de fundación efectuados hasta el 31 de Diciembre último.

Material	Plas. 147.949,33
{ Fijo	» 55.314,91
{ Móvil.	» 4.651,60
{ Accesorios	»
{ Con el Ayuntamiento	» 40.791,59
Obras	» 14.358,56
{ Cochetas	» 24.177,82
{ Cuadras	» 2.166,37
{ Diversas	»
{ Ganado.	» 21.611 »
{ Arneses	» 3.023,60
{ Varios	» 419,40
Propiedades Depósito	» 10.938,75
Gastos generales.	» 9.243,65
Total	» 334.573,58

EXPLOTACION.—INGRESOS.

Aun citando el objeto exclusivo de la Compañia es la explotación total de la línea, no quiso el Consejo despendiar la coyuntura de abrir á la explotación durante el verano, el corto trayecto establecido, al cual pudieramos con algun fundamento denominar ramal urbano, en la esperanza que la atluencia de forasteros á esta Ciudad daría un buen contingente de viajeros al tranvía, y al efecto el día 18 de Julio dió comienzo el servicio bajo

—12—

los mejores auspicios, como lo prueba el siguiente estado de recaudación:

	Billetes.		Abonos.	
	PTAS.	PTAS.	PTAS.	PTAS.
Julio (14 días)	3.576 *	1.284	1.396	
Agosto	10.490,60	1.396	668	
Setiembre	5.961,40	668	514	
Octubre	2.724,30	514	496	
Noviembre	2.036,50	496	540	
Diciembre	2.057 *	540		
	26.875,80	4.928		

Cifras que arrojan los promedios siguientes:

PROMEDIO MENSUAL.

Billetes	Plas. 4.886,50
Abonos	896 *
Total	5.782,50

PROMEDIO DIARIO.

Billetes	Plas. 162,88
Abonos	29,87
Total	192,75

Además de los ingresos obtenidos por recaudación dia-

—13—

ria de viajeros, los ha habido por otros conceptos, contemplando el total de ingresos el estado siguiente:

Viajeros y abonos	Plas. 31.803,80
Anuncios	67,50
Masita	285,45
Desperfectos, etc.	212,25
Total	32.368 *

CASTOS.

Personal.—Los haberes devengados hasta la fecha por todo el personal de la Compañía ascienden á pesetas 20.188,93, siendo el promedio diario de pesetas 92,87.

Traccion.—En este capítulo incluímos además del gasto de manutención de caballerías, otros afectos al mismo, como son los de servicio de enfermería, herraje, etc., que suman en conjunto pesetas 16.519,78 de las que corresponden pesetas 15.692,61 á los viveros adquiridos. Bien entendido que en esta cifra se incluyen por hallarse satisfechas, las existencias en almacén el día de hoy, consistentes en:

7.981 kilgs. cebada á 16,33 plas. los 100 kilgs.=1.303,30
36.453 » avena á 19 » los 100 » =5.026,07
3.810 » paja á 4,62 » los 60 » = 235,68

Valor total de existencias en 31 de Diciembre de 1887. Plas. 6.625,05

Regulada la cantidad de pienso que se dá diariamente á cada caballería, resultó el coste de la ración de pesetas 1,75 por caballería, que con las 27 existentes arrojan un gasto diario de pesetas 47,41.

Reparaciones de material.—Dividimos este capítulo en cuatro secciones, á saber: las del *materiales de oficinas, fijo, móvil y diversos.*

En la primera se incluyen el alquiler del local de oficinas, alumbrado, etc., y reposiciones de papel, impresos y útiles, que suman pesetas 3.500,08.

En reparaciones del material fijo solo se han gastado 2,75 pesetas y en los del móvil, por arreglo de carruajes y wagonetas Ptas. 1.200,13.

Y finalmente bajo la denominacion de *diversos*, se entiende el alumbrado de carruajes, aceite para engrase de los mismos etc., que en junto suman Ptas. 1.071,32.

Recojiendo estas partidas resulta un total de pesetas 5,804,28.

Y los gastos de explotacion arrojan las cifras siguientes:

Personal	Ptas.	20.188,63
Traction	»	16.519,78
Reparaciones	»	5.804,28
Total	Ptas.	42.512,69

En cuanto llevamos dicho, creamos haber expuesto con la mayor claridad y con copia suficiente de datos, lo que concierne al ejercicio que ha espirado en 31 Diciembre 1887, que queda completado con el balance adjunto cuyos comprobantes se hallan á disposicion de los Sres. Accionistas que deseen examinarlos.

Las circunstancias ya indicadas de no hallarse completa la linea hacen que no puedan precisarse mas los datos que tanto en lo que atañe á la fundacion como en lo referente á la explotacion serian de suma utilidad para tener exacto conocimiento del asunto y sacar en consecuencia los tipos unitarios de coste de linea y de los distintos servicios de la misma.

Nos congratula en extremo, el ensayo, que asi puede

llamarse, del recorrido actual que hace preveer excelentes resultados para cuando esté en explotacion toda la linea. Estas son las aspiraciones del Consejo, á la que hay que agregar una administracion clara y económica cual corresponde á la índole de nuestra Compania y una accion constante pero meditada que garantice los intereses que á su cargo tiene. Para la realizacion de estos propósitos, nunca le faltará la voluntad mas decidida y el mas firme convencimiento de que este debe ser el carácter que debe imprimirse á nuestra Compania, así como tiene la fé mas inquebrantable en su porvenir.

San Sebastian 31 Diciembre 1887.

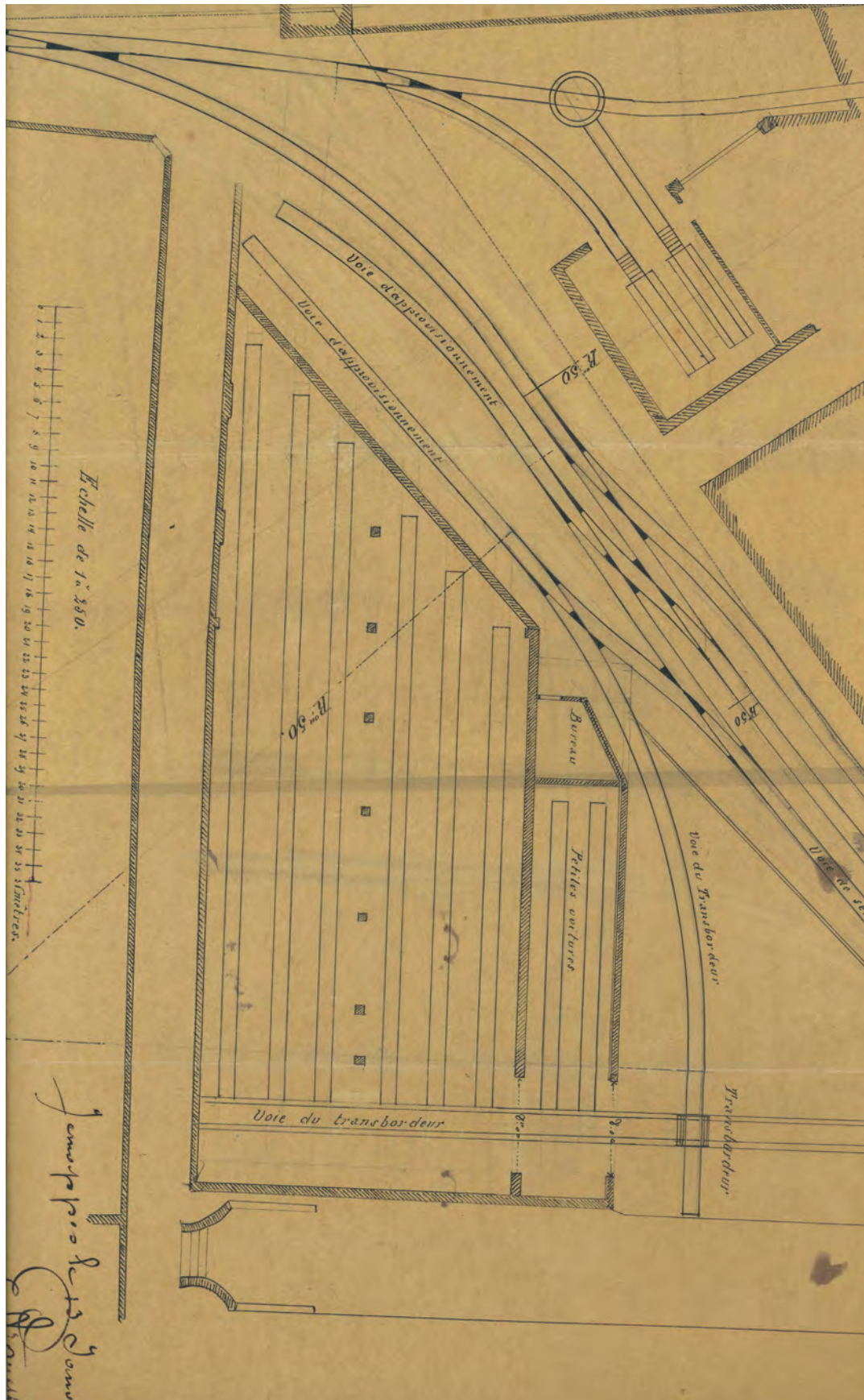
Ramon de Brunet, *Presidente*.—José de Brunet, *Vice-*

Presidente.—Manasio Osacar. —Eusebio Garcia.—Luis

Calisalvo. —Mannel José Arsuaga. —José María Elizarán.

—Fermín Machimbarrena. —Francisco de Egaña, *Vocales*. —Blas de Escoriaza, *Secretario*.





Documento nº 8: Plano de las cocheras de Ategorrieta. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Documento nº 9: Kilometraje realizado por las caballerías de la Compañía del Tranvía de San Sebastián del 1 al 10 de agosto de 1892.

Nombre	Día 1	Día 2	Día 3	Día 4	Día 5	Día 6	Día 7	Día 8	Día 9	Día 10
Mulas										
<i>Compasiva</i>	16	16	16	16	16	16	20	20	20	20
<i>Esquiva</i>	4	12	16	16	16	16	16	20	24	20
<i>Corza</i>	4	8	16	12	16	16	16	12	16	12
<i>Morisca</i>	16	12	16	16	16	16	16	D	12	12
<i>Portuguesa</i>	E	8	16	16	16	16	16	20	24	20
<i>Reservado</i>	16	12	16	12	16	12	16	16	20	20
<i>Mohina</i>	16	16	16	16	16	16	20	20	20	20
<i>Castaña</i>	12	12	16	16	16	16	20	20	20	16
<i>Asturiana</i>	16	12	16	16	16	16	16	16	16	20
<i>Manchega</i>	E	12	E	E	E	12	16	E	12	12
<i>Valenciana</i>	12	12	16	16	16	D	16	16	16	12
<i>Sosegada</i>	16	12	16	12	16	12	16	16	12	E
Caballos										
<i>Fogoso</i>	22	22	19	22	19	22	26	22	21	23
<i>Brillante</i>	22	19	26	20	22	16	16	16	20	24
<i>Cara-ancha</i>	21	18	21	16	16	16	20	20	20	16
<i>Manchado</i>	21	19	19	21	25	25	23	22	21	25
<i>Dibujado</i>	19	25	28	21	23	22	28	23	23	23
<i>Esquivo</i>	21	21	20	19	25	24	27	23	25	23
<i>Templado</i>	8	4	16	12	16	12	16	16	12	16
<i>Gaditano</i>	28	20	25	24	20	16	26	18	25	18
<i>Dromedario</i>	24	26	22	26	16	19	18	24	23	23
<i>Rosado</i>	8	12	22	17	23	19	22	22	19	22
<i>Espartero</i>	16	12	12	12	12	12	16	12	16	16
<i>Zurdo</i>	12	12	16	16	16	16	16	12	20	16
<i>Comerciante</i>	D	9	8	8	16	12	16	16	16	16
<i>Liberal</i>	8	8	16	16	16	16	16	12	20	20
<i>Fabricante</i>	19	17	21	19	23	18	28	19	25	21
<i>Cuatralvo</i>	21	17	22	21	12	8	23	13	20	23
<i>Cambiado</i>	12	12	16	12	16	16	20	16	16	12

<i>Ribereño</i>	12	12	16	16	16	16	16	16	16	16
<i>Milano</i>	25	25	25	25	25	25	25	25	23	24
<i>Roberto</i>	22	25	25	23	25	23	25	22	25	25
<i>Alquilado</i>	4	4	16	12	16	12	16	16	12	16
Yeguas										
<i>Carolina</i>	19	19	17	17	17	22	22	19	17	9
<i>Favorita</i>	27	21	21	22	21	22	25	25	23	25
<i>Mulata</i>	16	12	16	12	16	12	16	16	20	20
<i>Jaspeada</i>	16	12	16	16	16	16	16	16	20	20
<i>Dibujada</i>	28	20	18	24	22	16	30	18	27	27
<i>Habanera</i>	21	21	21	21	21	25	23	23	23	25
<i>Azpeitiarra</i>	20	28	20	22	20	26	24	26	20	31
<i>Tolosana</i>	26	20	D	8	8	19	18	22	23	21
<i>Palmera</i>	8	8	16	16	16	16	16	12	20	20
<i>Panadera</i>	16	12	12	12	12	12	16	12	16	16
<i>Paloma</i>	12	12	16	12	20	16	24	20	24	16
<i>Sombrerera</i>	12	12	16	12	16	16	20	16	16	12
<i>Concha</i>	19	17	18	25	26	26	23	25	21	25
<i>Bayonesa</i>	12	12	16	16	20	16	24	20	24	16
<i>Cantínera</i>	12	12	16	16	16	12	16	16	16	16
<i>Suiza</i>	12	12	16	16	20	16	16	16	20	20
<i>Holandesa</i>	12	16	16	16	16	16	16	16	20	20
<i>Belgicana</i>	12	12	16	16	16	16	16	12	20	16
<i>Africana</i>	20	26	20	20	20	24	24	25	23	29
<i>Sonámbula</i>	16	16	16	16	20	16	16	16	20	24
<i>Traviata</i>	12	16	16	16	16	16	16	16	20	20
<i>Linda</i>	16	16	16	16	20	16	16	16	20	24
<i>Lucrezia</i>	8	12	16	16	16	12	16	16	16	20
<i>Lucía</i>	12	12	16	16	20	16	16	16	20	20
<i>Gioconda</i>	12	8	16	12	16	16	16	12	16	12
<i>Lackmé</i>	18	21	25	21	25	25	25	25	21	19
<i>Saffo</i>	12	12	16	16	16	12	16	16	16	16
<i>Ceneréntola</i>	16	12	16	12	16	12	E	E	E	E
<i>Margarita</i>	D	9	23	21	25	23	27	14	25	24
<i>Dinorah</i>	22	19	21	19	25	23	21	24	22	23
<i>Deseada</i>	21	17	25	22	22	23	25	25	23	25

<i>Bretona</i>	18	21	21	21	23	25	22	21	25	25
<i>Mirandesa</i>	16	12	16	16	18	E	E	E	E	E
<i>Juanita</i>	12	12	16	12	16	16	16	16	16	16
<i>Española</i>	16	12	16	16	16	16	16	16	20	24
<i>Natalia</i>	27	21	25	21	25	26	30	23	25	25
<i>Servia</i>	21	23	25	23	23	23	25	21	25	25
<i>Camarera</i>	22	25	23	23	25	25	25	25	23	25
<i>China</i>	19	23	23	25	25	23	27	23	25	23
<i>Avispa</i>	21	18	23	23	25	23	23	22	17	12
<i>Cierva</i>	19	23	23	23	21	23	23	23	17	8
<i>Alejandra</i>	21	21	25	21	16	E	E	12	12	18
<i>Tomasa</i>	8	9	8	14	14	17	21	16	18	20
<i>Corredora</i>	21	21	21	17	24	14	22	4	14	12
<i>Mensajera</i>	12	18	18	18	19	20	22	23	17	27
<i>Minerva</i>	12	16	16	12	14	17	23	19	16	19
<i>Emperatriz</i>	4	12	16	12	16	16	16	16	16	16
<i>Vertedora</i>	13	D	12	15	19	21	25	25	18	23
<i>Castellana</i>	4	8	16	12	16	12	16	16	16	16
Machos										
<i>Navarro</i>	16	12	16	16	16	16	16	16	20	20
<i>Competidor</i>	12	12	16	16	16	16	16	16	16	16
D: Descanso. E: Enfermería.										
Los equinos <i>Milano, Roberto, Natalia, Servia, Camarera, China, Avispa, Cierva, Alejandra, Tomasa, Corredora, Castañera, Asturiana, Manchega, Valenciana, Sosegada, Mensajera, Minerva, Emperatriz, Vertedora, Castellana y Alquilado</i> , habían sido alquilados a Pedro Mazariegos.										
Fuente: Compañía del Tranvía de San Sebastián. Recorrido kilométrico de caballerías, 1892.										

Documento nº 10: REGLAMENTO DE LOS MAYORALES

Art. 1.- Presentarse con toda puntualidad a la hora y en los sitios que señale el jefe de movimiento.

Art. 2.- Cuidar de la más exquisita limpieza de la parte exterior del coche que diariamente le corresponda.

Art. 3.- Colocarse en su puesto cuando el Conductor dé los toques de salida, cerrando las puertas de la plataforma y soltando el freno de modo que el ganado se halle listo a arrancar al toque de timbre correspondiente.

Art. 4.- Ajustar la velocidad del coche al regulador de marcha [con el término «regulador» no se refiere a ningún mecanismo sino al libro de itinerario], llegando a todos los apartaderos, con la mayor puntualidad, a la hora reglamentaria.

Art. 5.- Desplegar o recoger el tarjetón de Lleno de la plataforma delantera, siempre que el Conductor dé los toques de corneta correspondientes.

Art. 6.- Acortar la marcha, parar totalmente o detenerse en seco según los toques de timbre que dé el Conductor, volviendo a marchar tan pronto como reciba del mismo la orden correspondiente.

Art. 7.- Atender cuidadosamente a las señales y órdenes de parada que reciba de las personas que esperan en la vía y quieran subir al carruaje, acortando la marcha de éste o deteniéndolo totalmente según el deseo del viajero, hasta tanto que el Conductor dé la orden de marcha. [Fácilmente puede deducirse que se permitía tomar el tranvía en marcha].

Art. 8.- Prohibir el que los viajeros suban o bajen por la plataforma delantera ni permanezcan en sus escalerillas cuando el coche va marchando, cuidando también de que las puertas vayan constantemente cerradas.

Art. 9.- Dar los correspondientes toques de pito siempre que la vía se halle obstruida por personas, vehículos o efectos, así como al aproximarse a los sitios poblados, desembocaduras de caminos y otros lugares en los que conviene advertir la llegada del coche.

Art. 10.- Ir al paso por delante de las casas, paredes, etc., que se hallen muy próximas a la vía, recomendando a los viajeros de la plataforma la precaución debida.

Art. 11.- Informarse a la salida de cada extremo de vía, si detrás de su carruaje sale algún otro y prevenírsele a los Mayorales con que cruce en todos los apartaderos.

Art. 12.- Detenerse en todos los apartaderos en que tenga cruce, no pasando hasta la llegada del coche con el que debe cruzar, siempre que el Conductor no disponga lo contrario.

Art. 13.- Examinar cuidadosamente los frenos siempre que en ellos observe algún entorpecimiento, poniendo el remedio inmediato que sea posible y comunicando el caso al llegar a las oficinas.

Art. 14.- Atender y cuidar del ganado, manejándolo y conduciéndolo convenientemente y sin dar voces malsonantes.

Art. 15.- Usar constantemente durante las horas de servicio las prendas de vestir reglamentarias, así como la gorra e insignias que haya recibido de la Compañía, presentándose siempre con el aseo y la decencia debida.

Art. 16.- El Mayoral tendrá mucho cuidado en no sostener conversación con los viajeros ni entregarse durante el viaje a otras distracciones que le hagan desatender su delicada obligación, teniendo siempre muy presente que: los ramalillos en la mano izquierda y el freno en la derecha, el pito en la boca y la vista fija en la vía, es la

posición que constantemente debe guardar el Mayoral de tranvías que sabe cumplir su obligación.

Art. 17.- Siempre que a la hora de la salida de los extremos de la línea no se halle presente el Mayoral de turno, será sustituido por aquel de los Mayorales presente a quién corresponda el viaje más próximo, dejando advertida la alteración del servicio para que sea corregida del mejor modo posible.

Art. 18.- En las entradas y salidas de los apartaderos y en todos aquellos puntos donde haya unión de dos vías, los Mayorales marcharán con la precaución debida, deteniendo un poco la marcha. Además de esto, al entrar o salir en los apartaderos, darán freno al paso del coche por las agujas.

Art. 19.- Los toques de timbre que dé el conductor tienen la siguiente significación:

Estando el coche en marcha:

- Un golpe para acortar la marcha.
- Dos golpes para parar totalmente.
- Tres golpes para parar en seco cuando un caso urgente lo exija.

Estando el coche parado o a media marcha:

- Un golpe para ponerse en marcha.

Art. 20.- Cuando haya de servicio más de un coche, el que vaya detrás conservará durante la carrera una distancia de 15 metros como mínimun, para evitar de esta manera los choques.¹⁵⁶⁷

¹⁵⁶⁷ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, pp. 132-136.

Documento nº 11: REGLAMENTO DEL JEFE DE CUADRAS

Art. 1.- El jefe de cuadras estará a las inmediatas órdenes del Secretario de la Compañía. Dirige y vigila el servicio de cuadras, así como el de los herradores. Recibe el pienso para las caballerías y cuida de su distribución, así como de la limpieza del ganado.

Art. 2.- A primera hora de la mañana inspeccionará las cuadras y cocheras para ver si los mozos de cuadra están en sus puestos y entregará las raciones de pienso preparadas y pesadas la víspera. Verá si algún caballo deja de comer su pienso y lo separará inmediatamente, poniéndolo en el local destinado a enfermos.

Art. 3.- Distribuirá convenientemente las raciones de paja y hierba, dando ésta antes de la hora en que han de beber para que beban las caballerías con más gusto. Hará que se retire de los pesebres el pienso averiado o que tenga mal olor.

Art. 4.- Asistirá a la salida de todos los carruajes y no dejará salir ninguno sin que esté todo en regla. Hará que salgan a su debido tiempo las caballerías de muda, inspeccionándolas antes, así como sus arneses.

Art. 5.- Preparará diariamente en un libro especial el orden en que han de trabajar las caballerías, así como las horas de salida y las mudas. Esta orden y el recorrido que cada caballería ha de hacer diariamente se pondrá de manifiesto todos los días en las cuadras. Además, dará verbalmente a los mozos de cuadra todas las órdenes e indicaciones necesarias en bien del servicio.

Art. 6.- Diariamente pasará revista a todas las caballerías, examinándoles la boca, ventanas de la nariz y las glándulas para asegurarse de que no están enfermos. En caso de duda sobre el estado sanitario de un caballo, tendrá cuidado de aislarlo inmediatamente, presentándolo al veterinario en su primera visita y dejando su sitio vacío. Si el veterinario dice que el caballo está peligrosamente enfermo, se sacará todo el fiemo que haya dejado en su sitio, se rascará y limpiará con lejía de potasa su pesebre y escalera. Examinará también el mechón de pelo sobre el testuz, crin y la cola de todas las caballerías para ver si están limpios y sanos.

Art. 7.- El jefe de cuadras asistirá al regreso de los carruajes, de suerte que pueda vigilar que a los últimos caballos que entran en la cuadra se les dé el agua y el pienso último.

Art. 8.- Cuidará del buen orden y limpieza de las cuadras, haciendo que los mozos de cuadra a sus órdenes cumplan con su deber. De las faltas de éstos, tanto en el cumplimiento de su servicio, como de falta de obediencia y de subordinación, dará conocimiento por escrito al Sr. Secretario, para que se aplique el debido correctivo.

Art. 9.- Vigilará y cuidará de que los arneses estén limpios y bien engrasados y hará que todas las piezas estén en buen uso. Las piezas que haya que arreglar y componer las enviará a las oficinas con una comunicación y nota de envío al Sr. Secretario, para que éste disponga lo que crea conveniente.

Art. 10.- Examinará así mismo las herraduras de los caballos antes de salir de la cuadra y vigilará a los herradores para que estos ejecuten su cometido con el debido cuidado.

Documento nº 12: REGLAMENTO DE LOS MOZOS DE CUADRAS

Art. 1.- Los mozos de cuabras se hallan a las órdenes del jefe de cuabras, cuyas disposiciones deberán cumplir.

Art. 2.- Sustituirán a los mayores cuando las necesidades del servicio así lo exijan, pero su principal misión es el cuidado de los caballos, a los que tratarán con el mayor cariño, previniéndoseles que todo acto de brutalidad se castigará con la inmediata expulsión, sin perjuicio de la responsabilidad que adquiera por las consecuencias de su maltrato.

Art. 3.- Dará los piensos en el tiempo y forma que el jefe le ordene. Cuidará las caballerías con todo esmero, limpiándolas con la almohaza siempre que sea necesario, peinándoles la crin y engrasando los cascos.

Art.4.- Las cuabras, los pesebres, suelos, etc., deberán conservarlos en el mayor estado de limpieza, separando cuanto antes los excrementos, barriendo con frecuencia y bien las cunetas de desagüe y teniendo las camas bien acondicionadas.

Art. 5.- Dará los piensos bien tamizados, quitándoles completamente el polvo.

Art. 6.- al volver del servicio, cada caballería tendrá cuidado de limpiarse los pies, asegurándose de que no tiene piedra ninguna en el casco, ni clavo que le perjudique. Lo llevarán a la cuadra y después de quitarle las bridas, caparazones y arneses, lo acariciarán y limpiarán con esmero.

Art. 7.- Nunca se acercarán a los caballos con brusquedad, cuidando por el contrario de prevenirlos y hacerse reconocer de ellos, hablándolos con dulzura. Esto debe ejercitarse especialmente con los caballos malos, pues han llegado a serlo por culpa de los encargados de cuidarlos, y el medio mejor de conseguirlo es hacerse conocer y querer de ellos por buenos tratamientos. No deben dejar salir al servicio un caballo que muerda sin ponerle una muserola.

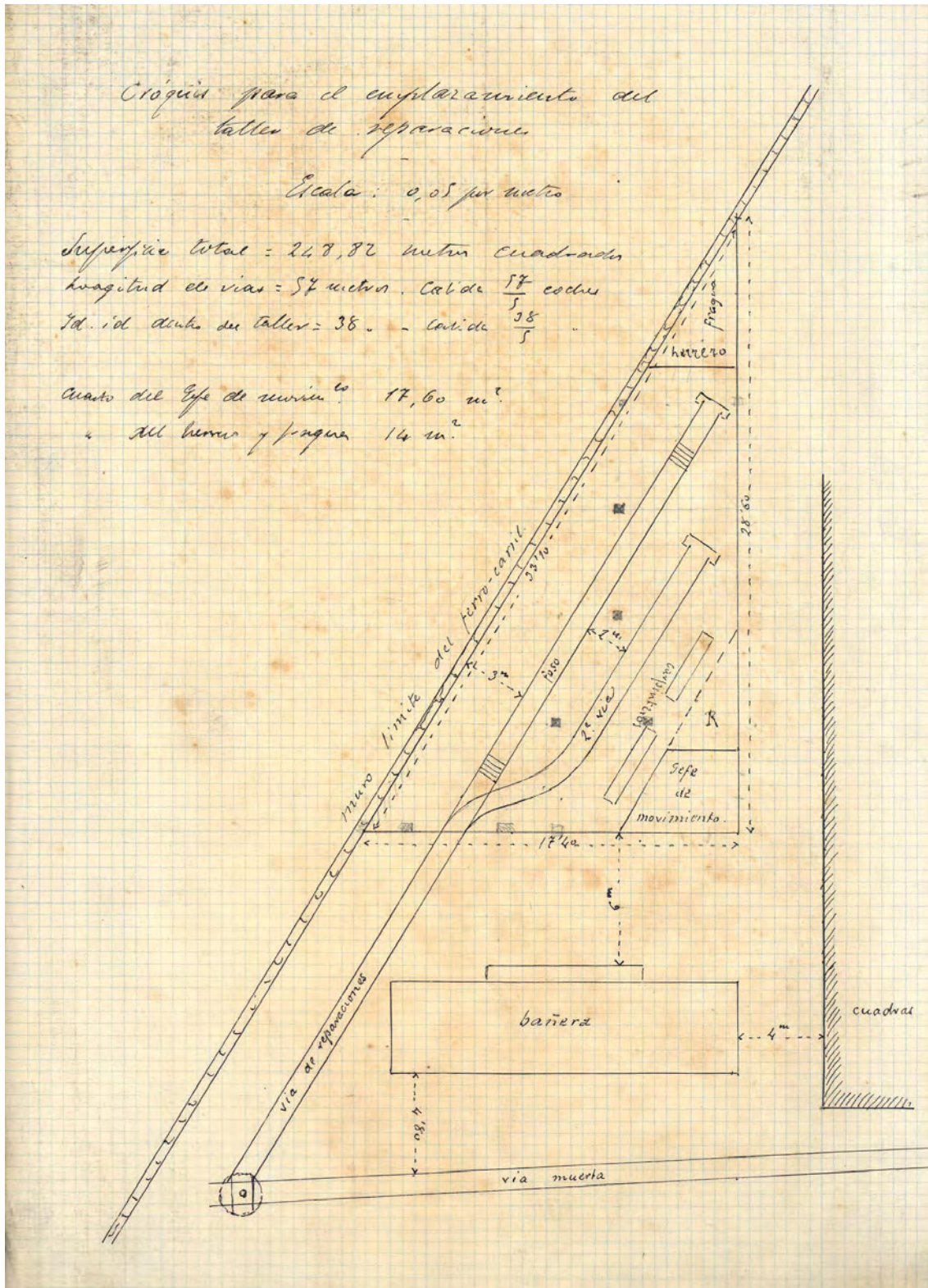
Art. 8.- Cuidarán de conservar en buen estado los arneses, indicando al jefe los que a su juicio necesitan reparación. En caso de rozadura en un caballo, pedirán las guarniciones necesarias para proteger la parte dañada. Cuando los caballos estén aparejados, les pasarán el peine y el cepillo en las crines.

Art. 9.- En invierno, la cola de los caballos deberá hallarse recogida.

Art. 10.- Nunca se separarán del caballo que aguarde a ser enganchado para el servicio.

Art. 11.- Las horas de trabajo serán desde media hora antes de dar comienzo el servicio, hasta que este haya cesado por completo, concediéndoseles las horas de comer necesarias. Para el servicio de noche, alternarán los mozos, con arreglo a las disposiciones que dicte el jefe de cuabras.¹⁵⁶⁸

¹⁵⁶⁸ AMVF, Fondo CTSS, Libro de Actas del C.A., Nº 1, pp. 142-146.



Documento nº 13: Croquis del taller de mantenimiento de Ategorrieta. Archivo General de la Administración, Expediente 25/28506



Documento nº 14: Bases para el concurso de electrificación del Tranvía de San Sebastián a Rentería. Archivo General de la Administración, Expediente 25/28506



BASES

que la Compañía del Tranvía de la Ciudad de San Sebastián establece para el concurso que desde esta fecha queda abierto, al objeto de instalar la tracción eléctrica.

Primera. La Compañía del Tranvía de San Sebastián, abre concurso público internacional desde esta fecha hasta las doce de la noche del día 1.º de Julio del corriente año, para que puedan ser presentados al Sr. Secretario de su Consejo de Administración, cuantos proyectos de instalación se crean convenientes para la tracción por electricidad que esta Compañía ha acordado establecer en la totalidad del recorrido de su línea.

Segunda. Los proyectos serán presentados en pliegos cerrados, y quedarán numerados por orden de fechas de presentación, expidiéndose por el referido Secretario el correspondiente recibo por cada proyecto, al portador del mismo.

Tercera. Los proyectos se compondrán, cuando menos, de las piezas siguientes:

A. Plano demostrativo de la instalación sobre la red actual, con indicación en el mismo, de la estación central de electricidad, detallando además las curvas, túneles, apartaderos, etc., etc.

B. Memoria explicativa del sistema de instalación, sea de cables aéreos, subterráneos, ó bien una instalación mixta de ambos sistemas; ó el de acumuladores; especificando la calidad, dimensiones, forma, procedencia y precios de todo el material que se pongan utilizar, y plano de ejecución del proyecto.

C. Presupuesto de instalación.

D. Propositiones económicas en que se contrataría con esta Compañía del Tranvía la ejecución del proyecto, y de que se harán mención en las cláusulas 7.ª, 8.ª y 9.ª. A los proyectos que se presenten, si se hallasen redactados en idioma extranjero, se acompañará la traducción al español, firmada por el proponente.

Cuarta. Para que los concursantes puedan tener todos los elementos necesarios para la redacción de sus proyectos, esta Compañía pondrá de manifiesto en sus oficinas:

A. El plano general, en escala de 1 : 1.500, donde detalladamente aparece la disposición de la línea con relación á la Ciudad y poblados que atraviesa, y demás circunstancias, tales como radios de curvas, situación de apartaderos, etc., etc.

B. El perfil longitudinal de toda la línea, en escalas de 1 : 1.500 horizontales y 1 : 400 verticales, en que se aprecian las rampas y su situación, al objeto de facilitar el estudio y poder establecer la velocidad

de marcha que en la actualidad resulta ser de 8 kilómetros por hora, pudiendo ampliarse ésta en la parte desdoblada hasta 24 kilómetros.

C. Nota del material fijo y móvil con que en la actualidad cuenta esta Compañía, indicando el número y clase de coches, número de asientos que contiene cada uno de ellos y peso en vacío de los mismos; consignando así bien la capacidad de todos los edificios y objeto á que en la actualidad se destinan.

D. El estado demostrativo del movimiento de viajeros, detallado por meses desde 1890, en que se inauguró toda la línea, á 1895 inclusive.

Además de estos antecedentes la Compañía facilitará cuantos datos le fueren solicitados, pertinentes al objeto.

Quinta. La potencia de tracción será establecida en las proposiciones, consignando que el carruaje automóvil tendrá que remolcar en caso necesario uno ó dos carruajes de los que posee esta Compañía, á llo no completo de viajeros.

Sexta. Todos los carruajes tanto automóviles como los remolcados, deberán ir provistos de alumbrado eléctrico, suministrado por la Sociedad ó casa instaladora.

Séptima. No teniendo, ni pudiendo tener aún, esta Compañía criterio fijo acerca de la forma de contratación, y dependiendo ésta del estudio comparativo que se haga de las proposiciones económicas que se presenten, desea que en las mismas, si factible fuere á los proponentes, se consigne:

Primer. Si aceptarían la contratación basada en el arastre absoluto y total de todos los vehículos del Tranvía, sin fijación de cuotas mínimas de exac-

ción y sin que esta Compañía pudiera utilizar ningún otro medio de tracción para toda clase de servicios hasta la expiración del plazo del contrato.

Segundo. Si optarian en cambio por la aceptación de cuotas mínimas, garantizadas por esta Compañía, de determinado número anual de kilómetros de carruaje automóvil y kilómetros de carruaje remolcado, quedando en libertad de acción esta Compañía para, si más adelante le conviniese, por virtud de alguna nueva invención ó por otra causa, no imputiendo á la tracción contratada, optar por la que mejor le pareciese para el excedente de tracción sobre la cuota mínima.

Tercero. Se consignará en ambos casos el precio mínimo de kilómetro carruaje automóvil y el del remolcado.

Octava. Por lo que respecta á la duración del contrato se consignarán las condiciones en que se comprometerían los proponentes para un período de 25 años, solamente, ó de 50; reservándose la Compañía del Tranvía el derecho de prorrogarlo cada 25 años por otros tantos, hasta el máximo del duplo de su concesión, ó sean hoy hasta 110 años, (pues deben deducirse 10 años que se llevarán transcurridos), si así conviniese á los intereses de aquella y se colocase en situación legal para ello.

Novena. También se consignará, si los proponentes se comprometen á hacer la instalación total ó parte de ella con capital propio, sin que esta Compañía tenga que apromtar los fondos necesarios al pago del importe de esa instalación.

En cualquiera de los dos primeros casos la garantía que exigirá esta Compañía será de 100.000 Fran-

cos que podrá prestarla el contratista en efectivo ó valores á satisfacción de aquella, para responder del cumplimiento de su compromiso. En el otro caso la garantía consistirá en un 50 por ciento del capital que haya de librarse á la circulación, constituida también en efectivo ó en valores satisfactorios.

Queda al criterio de los proponentes el presentar otro sistema de garantía que satisfaga á esta Compañía.

Décima. Las condiciones de ejecución de la obra, su forma de pago, reversión á la Compañía de la instalación, si así conviniese transcurrido determinado número de años, mediante indemnizaciones que se estipularían para en ese caso, si la instalación total ó parcial no se hubiera realizado con fondos facilitados por esta Compañía, y demás cláusulas que se consideren necesarias, serán objeto del oportuno contrato; pero con el fin de ganar tiempo pueden los proponentes acompañar á sus proyectos todas cuantas proposiciones económicas consideren convenientes.

Undécima. Las Compañías ó casas proponentes harán mención del número y clase de instalaciones eléctricas que hayan ejecutado hasta el día, con sus respectivas fechas y lugares donde se han verificado.

Duodécima. Debiendo en todo caso la Compañía adjudicataria, garantizar el buen funcionamiento de la instalación, por el total período del contrato y comprometerse solemnemente además, al arrastre de los vehículos á la velocidad de 8 kilómetros en poblado y hasta á 24 kilómetros por hora en despoblado, la limpieza de la vía, para evitar ulteriores cuestiones que pudieran surgir, convendría que corriera por cuenta de la Compañía instaladora, así como la vígi-

lancia, entretentimiento y reparaciones de toda la instalación.

Décimatercera. El Consejo procederá á la apertura de todos los proyectos á las 11 de la mañana del día 2 de Julio del corriente año, y una vez estruados y comparados aquellos, propoñdrá á la posible brevedad á la Junta general extraordinaria de accionistas; el proyecto que juzgue más beneficioso, á los intereses de la Compañía del Tranvía, á fin de que dicha Junta lo sancione con su aprobación.

Décimacuarta. Desde el día 2 de Julio en que se procedera á la apertura de los proyectos y proposiciones, permanecerán estos constantemente de manifiesto en las oficinas de la Compañía (sin que bajo ningún concepto sea permitido á persona alguna el llevarlos fuera del local de oficinas) hasta el día en que se celebre la Junta general, para que los puedan ir examinando con la antelación y detenimiento necesarios, los accionistas.

Décimaquinta. Esta Compañía se reserva la facultad de no optar por ninguno de los proyectos presentados, si los mismos ó las proposiciones económicas que los complementen, no convinieren á los intereses de la misma.

Décimasexta. Aceptado un proyecto y llevado á una inteligencia en todo cuanto se relacione con el mismo, esta Compañía del Tranvía gestionará las autorizaciones todas que sean necesarias para su implantación, de los Poderes Públicos y Corporaciones Administrativas que deban otorgarlas.

Si por causas ajenas al Consejo, que no son de esperar, no se pudieran recabar esas autorizaciones, esta Compañía quedará en absoluto desligada de toda

responsabilidad que tratase de exigirla la casa con quien pactó en principio la transformación.

Acordadas por el Consejo de Administración del Tranvía de San Sebastián en sesión celebrada el 22 de Abril de 1896.

V. O. B. e

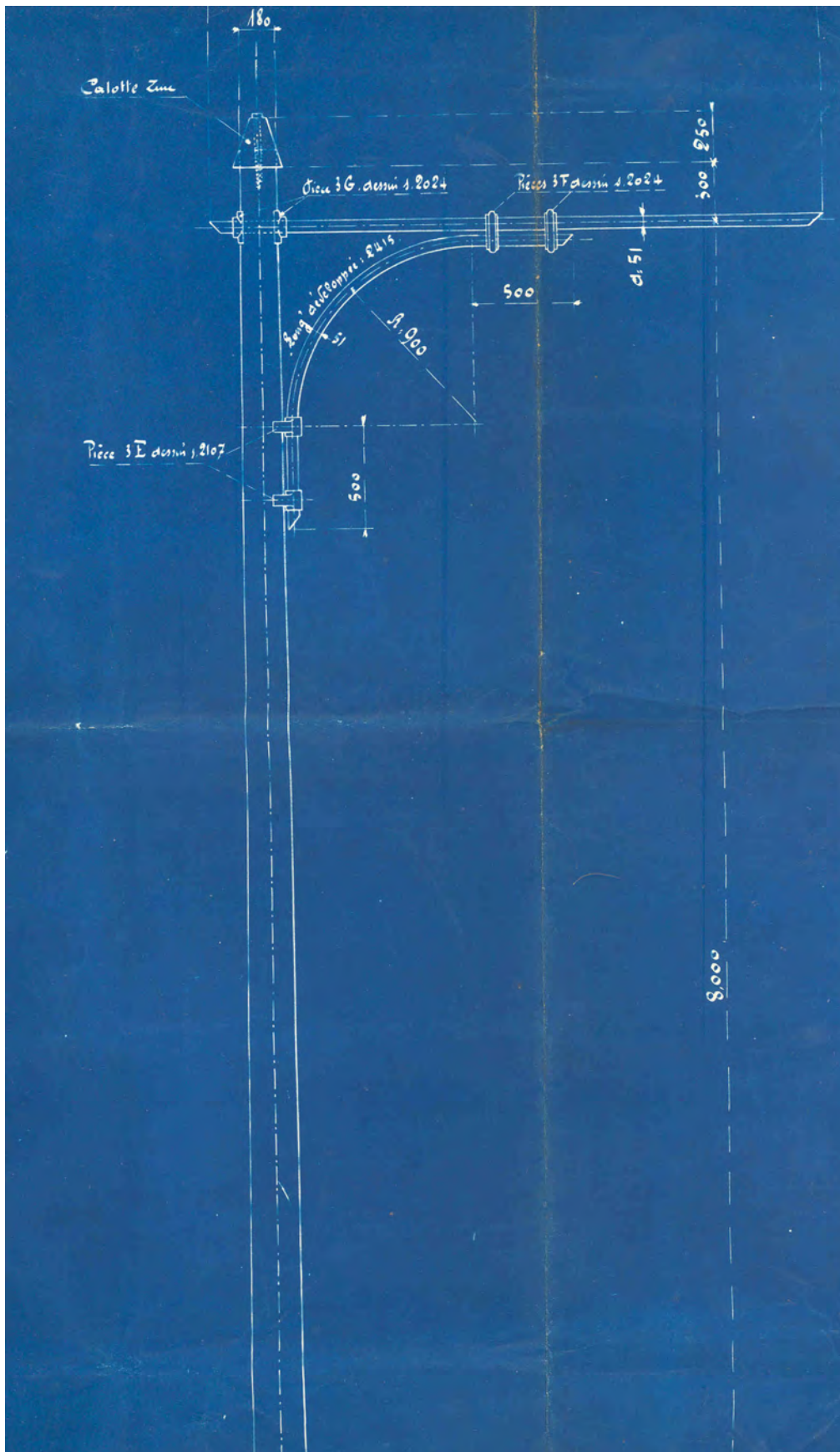
El Vice-Presidente.

Stanasio Oázar.

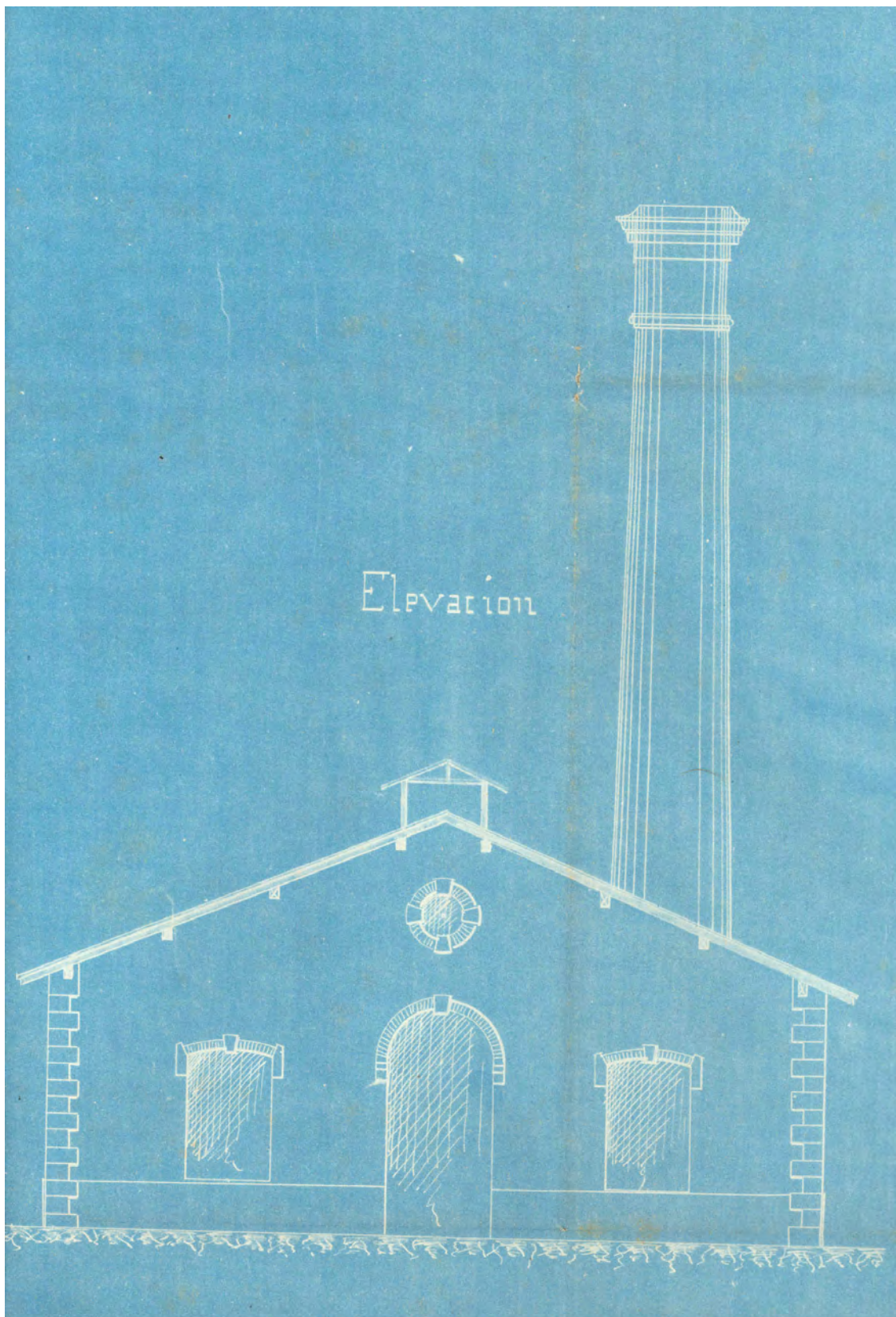
El Secretario.

Blas de Tezotza.

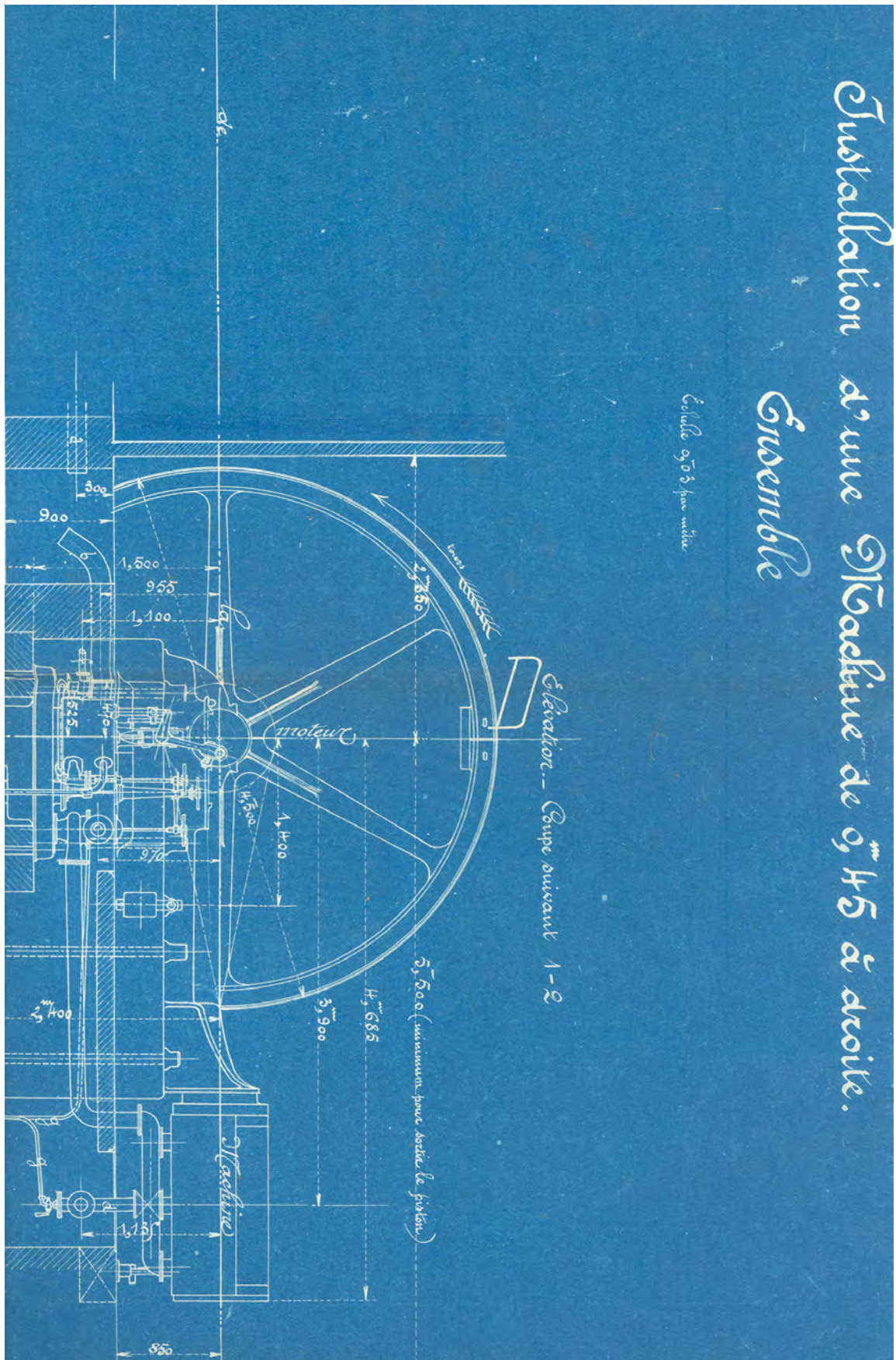




Documento nº 15: Plano de un poste de electrificación del tranvía de San Sebastián.
Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril



Documento nº 16: Plano de la central eléctrica de Ategorrieta. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril



Documento nº 17: Detalle de las máquinas de vapor de la central eléctrica de Ategorrieta. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril

Buen tiempo
Da principio el servicio eléctrico en toda la línea -
ESTADO
 de movimiento y recaudación del día 30 de *Octubre* de 1897.

CONDUCTORES	BILLETES DE									ABONADOS					Libro de circulación.	Bultos de pago.	TOTAL	
	5	10	15	20	25	30	40	50	60	SECCIONES	PASAJES	RENTA	MENSUAL	TRIMES.			Pesetas.	Cs.
1	12	77	"	47	"	3	14	2	11	16	"	"	5	4	3	"	31 80	
2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
3	3	75	"	42	"	14	18	3	2	56	"	"	39	11	2	"	30 15	
4	14	92	"	46	"	9	10	5	14	48	"	"	25	18	6	"	36 70	
5	14	81	"	64	"	25	19	5	3	78	"	"	25	24	3	"	41 "	
6	"	57	"	33	"	16	16	11	11	80	"	"	8	6	3	"	35 60	
7	13	76	"	44	"	9	19	6	8	83	"	"	22	15	"	"	35 15	
8	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
9	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
10	8	59	"	45	"	17	30	12	12	87	"	"	18	38	2	"	45 60	
11	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
12	14	58	"	33	"	3	17	2	30	65	"	"	21	11	"	"	38,60	
13																		
14																		
15																		
16																		
17																		
18																		
19																		
20																		
Total	78	575	"	354	"	96	140	46	91	513	"	"	163	127	19	"	294 60	

ABONOS. . .	18 de 7,50 pesetas . . .	27	
	7 de 4,50 » . . .	31	50
	2 de 8 » . . .	16	00
	1 de 12 » . . .	12	00
	1 de 24 » . . .	24	00
	de » . . .		
	de » . . .		
			110,50
ENCARGOS. . .			
	Recaudación total. . .		405,10

Documento nº 18: Hoja de recaudación del primer día de explotación con tracción eléctrica. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián. Libro de recaudación diaria N° 5.

Compañía del Tranvía de San Sebastián



MEMORIA

PARA LA

JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

del 6 de Marzo de 1898

EJERCICIO DE 1897

SAN SEBASTIAN

Imp. de J. BAROJA é HIJO, Constitución, núm. 1 y 2
1898

Documento nº 19: Memoria del ejercicio de 1897, primero de explotación con tracción eléctrica. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián.



Señores Accionistas:

En cumplimiento de lo que dispone el artículo 17 de los Estatutos, el Consejo de Administración os somete la Memoria de las operaciones de la Compañía durante el ejercicio de 1897, y tiene á vuestra disposición en sus oficinas, los estados detallados de cuanto concierne á la explotación del referido ejercicio.

El Balance que al final se inserta, os expone la situación de la Compañía al terminar el ejercicio, y será sometido como previenen los Estatutos, á la Comisión revisora, de cuyo dictámen se os dará cuenta en la próxima Junta general ordinaria.

Explotación.—La transformación de la tracción se ha ejecutado en dos períodos, estableciéndose la tracción eléctrica en el trayecto de Ategorrieta á Rentería, á partir del 22 de Agosto y continuando con la tracción de sangre en el resto de la línea hasta el 28 de Octubre, en que se estableció la tracción eléctrica en toda la línea.

—4—
A pesar del mayor gasto que en la explotación ha habido durante el período de la tracción mixta, por razones que están á nuestro alcance, el resultado final del ejercicio ha sido muy lisonjero. Es indudable que desaparecidas esas causas y una vez normalizada la explotación, se obtendrán resultados muy satisfactorios en los ejercicios venideros.

El estado comparativo de la cuenta general de explotación de los ejercicios de 1896 y 1897 que más adelante veréis inserto, os hace ver las fluctuaciones de las diferentes partidas de los ingresos, gastos y beneficios, relevándonos de entrar en pormenores que se detallan no solo de esas cifras sino también de los datos estadísticos de coches-kilómetros, viajeros, etc., en los estados que se os someterán en la Junta.

De los beneficios obtenidos en la explotación durante el ejercicio de 1897, el Consejo vá á proceder al reparto de un dividendo de 5 % ó sean 25 pesetas por acción.

Orden del día.—El Consejo somete á la deliberación de la Junta general, los puntos siguientes:

- 1.º Aprobación del Balance de operaciones previo dictamen de la Comisión revisora de Cuentas.
- 2.º Aprobación del reparto de un dividendo de 25 pesetas por acción.
- Y 3.º Nombramiento de la Comisión revisora de Cuentas correspondientes al ejercicio de 1898.

San Sebastián 31 de Diciembre de 1897.

Atanasio Osácar, PRESIDENTE.—*Luis Calabate*, VICE-PRESIDENTE.—*Manuel José Arsuaga*.—*Franzisco de Eguaña*.—*José Olamendi*.—*León Osácar*.—*Diego Ibezarria*.—*José Antonio Bernad*.—*José Sansinenea*, VOCALIS.—*Bias de Escoriza*, SECRETARIO.

—5—
BALANCE DE SITUACION
en 31 de Diciembre de 1897.

	PESETAS	CTS.
ACTIVO		
1.º <i>Fundación</i> .—Gastos	1.099.091	95
2.º <i>Fundación</i> .—Tracción eléctrica	678.930	65
<i>Vestuario</i> .—A percibir del personal	681	44
<i>Deudores por caballerías</i>	6.950	»
<i>Banco de España en S. S.</i> —Saldo	49.500	»
<i>Caja</i> .—Existencia	5.217	42
	1.840.371	16
PASIVO		
<i>Capital</i> .—Acciones 2.500 á 500 pts	1.250.000	»
— Obligaciones 1.000 á 500 pts	500.000	»
<i>Fondo de reserva</i>	23.742	46
<i>Explotación</i> .—Beneficios del ejercicio corriente	66.629	»
	1.840.371	46

El Secretario,
Bias de Escoriza.
V.º B.º
El Presidente,
Atanasio Osácar.

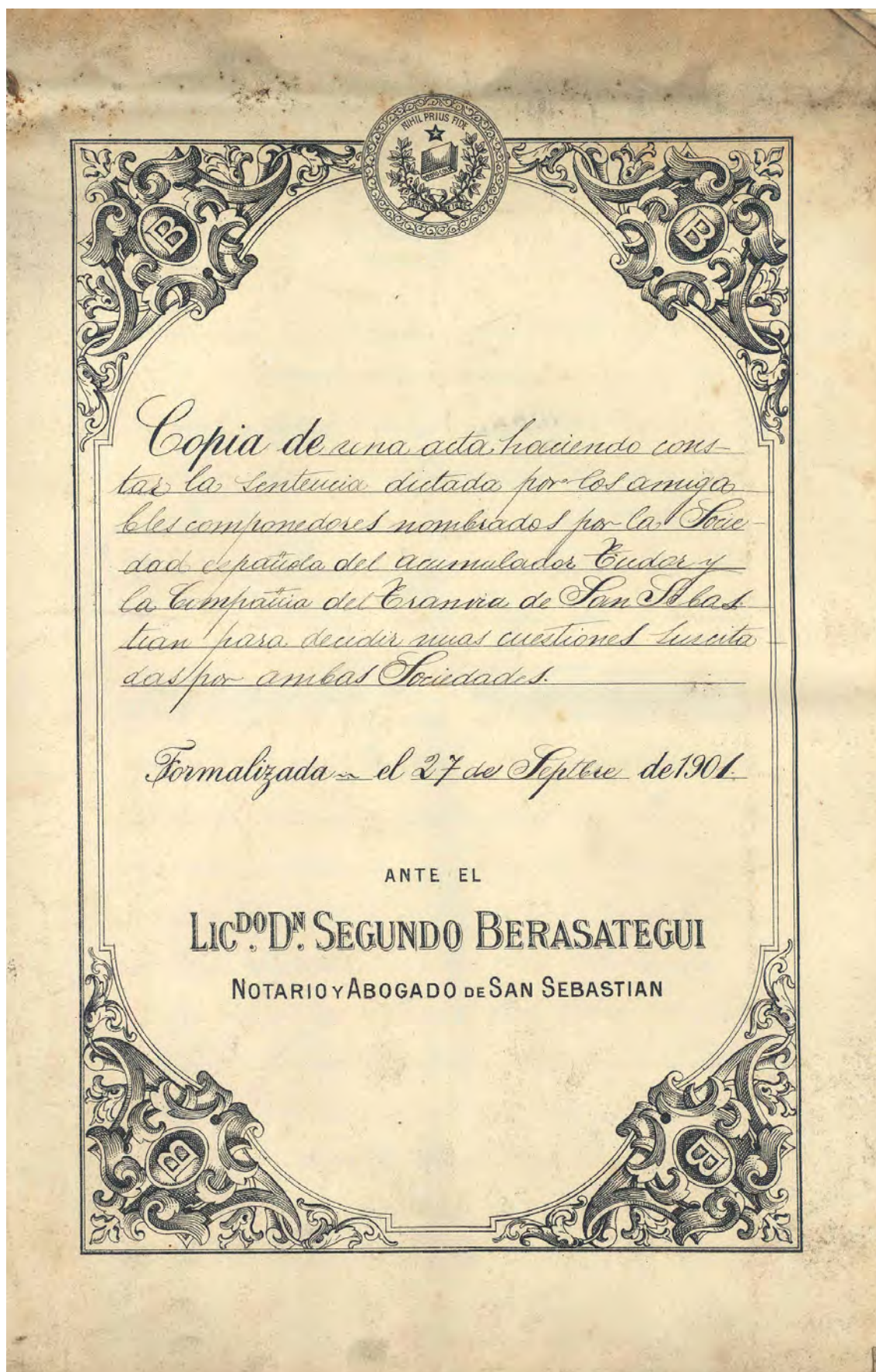
—6—

ESTADO COMPARATIVO DE LA CUENTA DE EXPLOTACIÓN.
EJERCICIO DE 1896 y 1897.

INGRESOS	1896	1897	Diferencia
Billetes	153.715,30	155.997,95	+2.282,65
Abonos	32.629 »	32.591 »	— 38 »
Eventuales	896,80	2.011,99	+1.115,19
Total.	187.241,10	190.600,94	+3.359,84
GASTOS			
Personal	63.921,95	59.750,20	-4.171,75
Oficinas	4.090,48	3.456,20	- 634,28
Entretenimientos	8.904,45	10.846,07	+1.941,62
Seguros	838,80	1.991,56	+1.152,76
Caballerías, alquiler y demérito	13.982	3.512 »	--10.470 »
Piensos	43.155,06	36.887,58	-6.267,48
Carbón	»	4.757,75	+4.725,75
Canon y contribuciones	3.445,92	2.802,58	- 643,34
Total	138.338,66	123.971,94	--14.366,72
Beneficios.	48.902,44	66.629 »	+17.726,56

El Secretario,
Blas de Escoriata.

V.º B.º
El Presidente,
Atanasio Osáor.



Documento nº 20: Sentencia de los amigables componedores en referencia a la batería de acumuladores. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.



Número ochocientos cuarenta y ocho.

En la Ciudad de San Sebastián á
ocho y siete de Septiembre de mil no-
cientos uno, ante mi el Lic.^o Don
Segundo Berastegi, Notario del Co-
legio Territorial de Pamplona ycano
de esta Capital, comparece: _____

Don José Orbeago y Sorostegi, ma-
yor de edad, Soltero, Ingeniero y ve-
cino de esta Ciudad, provisto de su
cédula personal de quinta clase, nú-
mero trescientos diez y seis, expedida
por la Diputación de esta Provincia
el primero de Junio del corriente año.

Dicho Señor compareciente dice: _____

Primero: Que en escritura otorgada el
cinco de Agosto del corriente año,
ante mi el Notario, de una parte
el Señor Paul Faure vecino de Madrid

en representación de la Sociedad Española del acumulador Eudor; y de la otra parte Don Luis Maria Echuerria y Berge, vecino de esta Ciudad en representación de la Sociedad anónima denominada "Compañía del Tranvía de San Sebastián" en su calidad de Presidente de la misma, sometieron a la resolución de amigables componedores, diferentes cuestiones habidas entre ambas Sociedades y nombraron por tales amigables componedores a Don Alberto Pirard y Pory vecino de Barcelona, Don Emilio Hortsmann y Varona vecino de Bilbao y al doctor Don José Orbeagoza y Sorostegui vecino de esta Ciudad de San Sebastián, sometiéndolo a su resolución las cuestiones siguientes. —————

Primera cuestión —————

i La batería de acumuladores entregada a la Compañía del Tranvía eléctrico de San Sebastián por la Sociedad española del acumulador

Cumple las condiciones estipula-
das en el contrato de venta? —

Segunda cuestión

La batería entregada por la Socie-
dad española del acumulador Tudor
cumple las condiciones del contrato,
¿es admisible que la Compañía
del Gramma eléctrico de San Sebas-
tion deje por su parte de cumplir
la obligación de pago adquirida
por ella en el mismo contrato? —

Tercera cuestión

¿La batería entregada por la Casa
Tudor puede por sí sola funcionar
como reguladora (objeto del contrato)
con los dinamos del Gramma? —

Segundo. Que en la relacionada escritu-
ra de cinco de Agosto último se con-
cedió á los Señores amigos compo-
nentes como plazo para dictar su
resolución el de treinta días contados
desde el siguiente al de la respectiva
notificación que se les hiciera, habiendo
tenido lugar dicha notificación á todos

ellos el mismo día cinco.

Tercero. Que el expuesto plazo fue prorogado por quince días en escritura formalizada también ante mi el Notario el día seis del propio mes de Agosto; y por otros quince días más en nueva escritura formalizada igualmente por mi testimonio el día diez y nueve del corriente mes de Septiembre.

Cuarto. Que los tres amigables compareciores desean dictar su fallo ante mi el Notario, y que, el dicente por encargo de sus compañeros y por sí, me requiere a que levante acta, como lo efectuo, de lo siguiente.

Se hallan presentes ante mi el Notario Sr. Alberto Tirard y Bory, mayor de edad, casado, Ingeniero y vecino de Barcelona, Sr. Emilio Horstmann y Varona, mayor de edad, soltero, Ingeniero y vecino de Bilbao y el expuesto Sr. José Orbegeto y Sorotegi; y dichos Señores comparecientes libre y espontáneamente

dicen: _____

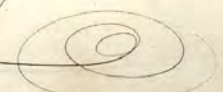
Que obrando como amigables componedores, ejercitando los derechos que les confiere la Compañía del Trauzo de San Sebastián y la Sociedad española del acumulador "Eudor" y después de haber examinado los documentos que les han sido presentados por los interesados y de haber oído a los mismos, resuelven con arreglo a su saber y entender las cuestiones que se les han sometido, en los siguientes términos: _____




_____ Sentencia _____

Resultando: primero: que en cuatro de Mayo de mil ochocientos noventa y nueve la Sociedad española del acumulador Eudor hizo proposiciones a la Compañía del Trauzo de San Sebastián para la adquisición de una batería reguladora destinada _____

A regularizar la potencia de una máquina de vapor haciendo posible el servicio con una sola, en vez de dos máquinas que necesitaba en esa



de cincuenta y cinco amperios-
horas de capacidad con las condiciones
esperadas en dicho contrato.

Tercero: que después de firmado el contrato
mientras se instalaba la batería,
Crauna de San Sebastián expuso
a la Sociedad Tudor su temor de que
los aparatos que acompañaban a la
batería fueran insuficientes para la
regulación de la tensión, contestando
siempre la Sociedad Tudor que eran
suficientes los aparatos entregados.

Cuarto: Que, llegado el periodo de pruebas
para la entrega de la batería, ésta
dió servicio durante dos días con una
sola máquina, no pudiendo continuar
dándole al trémino en que hubo nec-
sidad de echar a andar una segunda
máquina.

Que la Sociedad Tudor expuso su
opinión de que la batería no daba
el resultado que debía, por haberse
alimentado con la línea del Crauna
el motor del Señor Laticule, que

consumia unos sesenta amperios durante tres o cuatro horas diarias.—

Y que dicha Sociedad Eudor declinó la responsabilidad por haberse sometido la batería a una descarga continua, para la cual no estaba proyectada.

Quinto. Que en ocho de Octubre de mil novecientos, la Sociedad "Eudor" reclamó del Ercuvia el pago del importe de la batería por entender que, por su parte, se habían cumplido las condiciones del contrato, no accediendo el Ercuvia en vista del mal resultado de las pruebas.

Sexto. Que planteadas estas diferencias entre ambas Sociedades fue sometida su resolución a los firmantes como amigables componedores, de conformidad con una de las cláusulas del contrato de veinte de Noviembre de mil ochocientos noventa y nueve.

Séptimo. Que estudiadas por los mismos amigables componedores las documen-

3/

taciones presentadas por ambas partes las estimaron, por unanimidad, insuficientes para resolver el litigio pendiente, y por ello se dirigieron con fecha cinco de Agosto del corriente año a dichas partes, ordenándoles la realización de nuevas pruebas con arreglo al plan fijado por los peritos en la citada carta, en cuyo plan se ordenaba la toma de datos en la central durante dos semanas destinando las pruebas de la primera a estudiar la marcha del servicio con dos máquinas y las de la segunda a hacer análogo estudio, dando servicio con una máquina y la boteria.

Octavo. Que conformes ambas partes con lo ordenado por los peritos, se han verificado las nuevas pruebas, desde el cinco y seis de Agosto al cuatro de Septiembre próximos, dirigidas por el Jefe de explotación del Tranvía y un Ingeniero de la Casa Tudor; y los resultados obtenidos en ellas,

acompañados de los informes de ambas partes litigantes sirven de base a este fallo.

Considerando: Primero. Que en virtud de la misión de amigables componedores entendieron estos, desde su primera reunión el día de Agosto del corriente año, que la casa Eudor no solo debía responder de las condiciones que explícitamente se fijaban en el contrato de veinte de Noviembre de mil ochocientos noventa y nueve, sino también, y además, de aquellas que se mencionaban como ventajosas por el uso de la batería en la correspondencia cruzada entre los litigantes hasta la fecha del contrato.

Segundo. Que como consecuencia del criterio expuesto, convinieron en que la batería debía satisfacer a las condiciones enumeradas en el Resultado primero de esta sentencia, bien entendido que la economía del trámite por cuenta en el consumo del carbon no era un dato fijo

al cual debia llegarse en todas las ca-
sas y asi lo reconocia la Sociedad
Eubor en su carta de diez y seis de
Agosto de mil ochocientos noventa y
nueve, anterior a la fecha del contrato
Tercero. Que de los diagramas y datos
que han tenido a la vista se deduce que
quien regularizada la potencia de
una maquina, habiendose hecho el
servicio con ella sola y la batería du-
rante la segunda semana de pruebas,
sin interrupcion ninguna y sin que
las variaciones de tension hayan si-
do mayores que durante la primera
semana, no siendo necesarios nuevos
aparatos para regular la tension.

Cuarto. Que de los datos citados resulta
que el consumo medio por kilovatio-
hora durante la primera semana
fue de dos kilogramos y ochocientos
noventa gramos de carbon y durante
la segunda de dos kilogramos y qui-
nientos treinta gramos por igual
cantidad, lo cual representa una econo-



mia de combustible de once enteros y cincuenta y tres centimos por ciento.

Quinto. Que en su deseo de tener en cuenta todas las circunstancias expuestas a su consideración y accediendo a las indicaciones de la Compañía del Trauvia han descartado en sus cálculos los datos correspondientes a los días segundo, tercero y cuarto de la primera semana de pruebas, por haberse notado, según manifestó la Compañía del Trauvia, durante esos días irregularidades perjudiciales para ella en el funcionamiento de las purgas de las máquinas de vapor y en estas circunstancias resultó ser de dos kilogramos y seiscientos setenta gramos el consumo de carbón por kilovatio-hora durante la primera semana de pruebas, que, comparado con los dos kilogramos quinientos setenta gramos obtenidos por consumo medio durante la segunda semana,

representa a favor de esta segunda Se-
mana una economía de cuatro enteros
y once céntimos por ciento.

Sexto. Que las indicadas economías de
once enteros y cincuenta y tres céntimos
por ciento y cuatro enteros y once cé-
ntimos por ciento son inferiores, especial-
mente la segunda, a las que la Com-
pañía del Tranvía esperaba obtener.

Séptimo. Que indudablemente estas cifras
resultarían mayores si no hubiera
habido necesidad de echar a andar,
en la segunda semana de pruebas, una
segunda máquina para dar servicio
al Tutor Laticule.

Octavo. Que esta segunda máquina, en
iguales horas que durante la prime-
ra semana, trabajó en peores con-
diciones de rendimiento, por regularse
su producción al pequeño consumo
del motor Laticule, lo cual aumentó
el consumo de combustible por Kilo-
metro-hora.

Noveno. Que la Sociedad Tudor no garan-

tuvo la economía a obtener ni en el
 contrato ni en ninguna de las cartas
 anteriores a la firma de dicho contrato,
 limitándose a decir que se obtendría
Decimo. Que es indiscutible y consecuencia
 de la regularización de la potencia
 de las máquinas la economía que debe
 obtenerse en la conservación y repa-
 ración de la misma.

Undécimo. Que de los datos examina-
 dos resulta demostrado que el servicio
 de los primeros y últimos coches se ha
 hecho con la batería, disminuyendo,
 por consiguiente, las horas de servicio
 de las máquinas de vapor.

Faltan por unanimidad, por ante
 mí el Notario las cuestiones sometidas
 a su decisión por la Compañía del
 Tranvía de San Sebastián y la So-
 ciedad española del acumulador
 Tudor, en la forma siguiente:

Primera cuestión. - Resolvieron que la ba-
 tería de acumuladores entregada a la
 Compañía del Tranvía eléctrico de San

Sebastián por la Sociedad española
del acumulador Eudor cumple las
condiciones estipuladas en el contrato
de ruta —

Segunda cuestión = Resuelven que no es
admisibile que la Compañía del Tranvía
eléctrico de San Sebastián deje de cum-
plir la obligación de pago adquirida
por ella en el mencionado contrato —

Tercera cuestión Resuelven que la bá-
tería entregada por la casa Eudor
pueda por sí sola funcionar como regu-
ladora con los dinamos del Eudor —

Con tanto se dio por terminada esta
acta en cuyo contenido se ratificaron
los Señores comparecientes después de
leída por mí el Notario por haber
renunciado su derecho para leerla por
sí, de que les entere, y firman firm-
tamente conmigo el capusado No-
tario que doy fe del conocimiento de
los mencionados Señores comparecientes
y de todo lo contenido en este instruy-
mento público y ligo y rubico = José

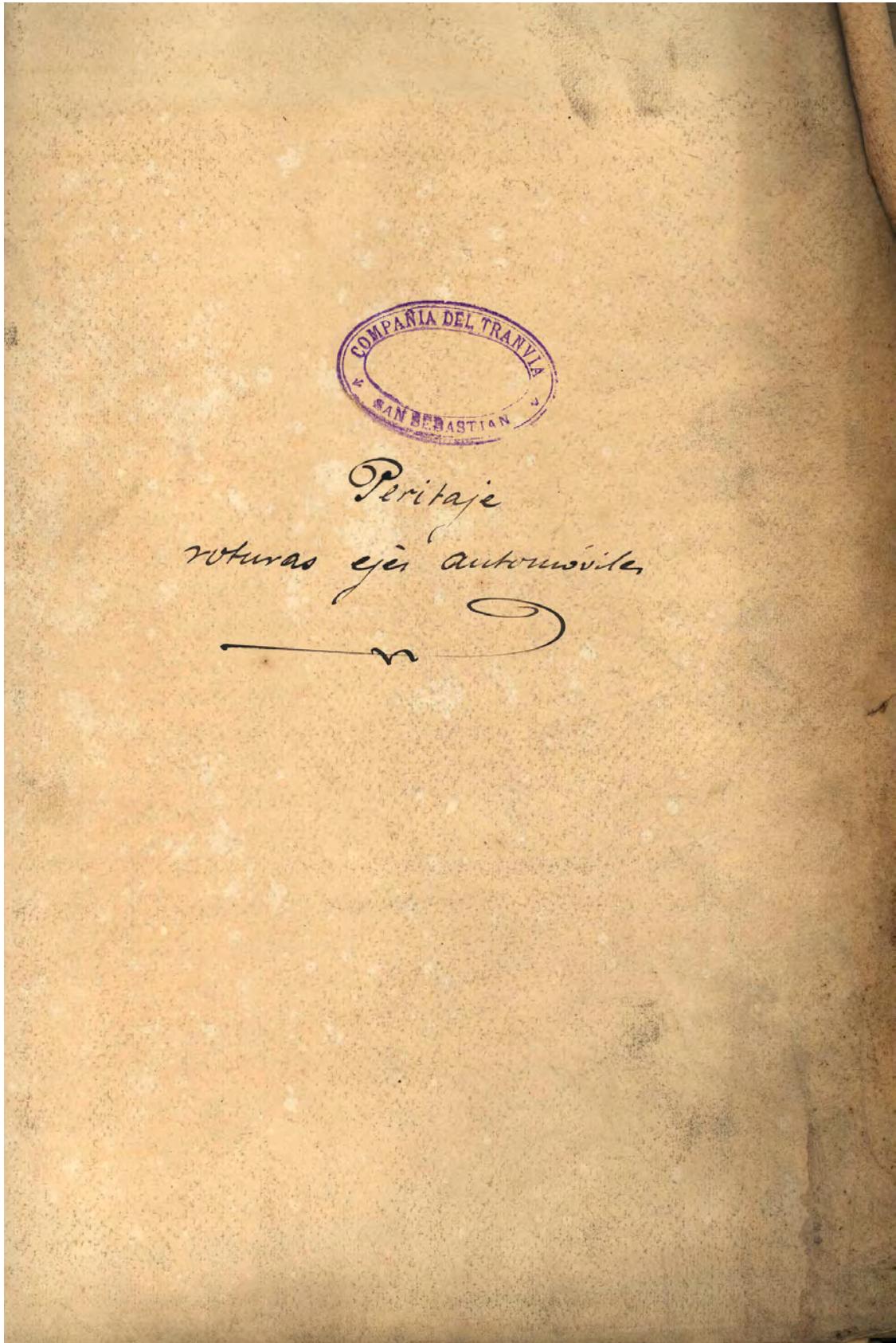
Orbegozo = Alberto Tirard = Emilio Hoss-
mann = Está liquidado. Lic.^o Segundo
Berastegui = Hay una rúbrica - _____

Lo testimoniado concuerda bien y fielmente
con su original al que me refiero. Y para certifi-
gar a la Compañía del Comercio de San Sebas-
tían, capido, sigo y firmo esta copia en ocho
hojas de papel común por no usarse del sellado
en esta Provincia de Guipúzcoa y de fanda la oportu-
nua nota de su expedición al margen de su ma-
triz en San Sebastián el día siguiente de su auto-
rización =



H
|
SVB

Lic.^o Segundo Berastegui
[Signature]
Día: 8 de setiembre de 1811 años



Documento nº 21: Peritaje sobre la rotura de ruedas y ejes de los tranvías eléctricos.
Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril

Informe

Requerido por la casa Overly y Compañía de Bilbao en representación de Sr. Antonio Overly de Saragüea, para intervenir en el asunto que dió origen a la venta con la Compañía del Tranvía Eléctrico de Sr. Sebastián y provisto de una acta duplicada que acredita haberme tocado en suerte actúas como tercer parte en discordia con el objeto de definir y resolver la cuestión entablada, me presenté en Sr. Sebastián el día 29 de Mayo del corriente para enterarme sobre el tenor de los objetos y causas de las citadas diferencias.

En compañía del Sr. Sr. M. Carlier como ingeniero de la Compañía del Tranvía Eléctrico, y del Sr. Sr. J. Mijetton como ingeniero de la casa Overly, de Saragüea, procedí a examinar los ejes rotos, sus dimensiones, estructura exterior y sección de fractura, suministrándome dichos Sres. los datos pertinentes para proseguir los trabajos a que los ejes hubieran sido sometidos, procediendo más tarde a examinar detenidamente la construcción de los coches motores, su estado y condiciones de la vía por donde circulan los mismos.

El examen de esos ejes y cuya fractura examiné, cuando ocurre, observando que todos ellos estaban rotos según una sección perpendicular a su longitud, y en los extremos interiores de los coches de los ruedas; en la mayor parte junto al emplazamiento del engrane motor. La sección de fractura presenta en parte de los nuevos ejes rotos casi el mismo aspecto. La superficie rota es lisa, en unas tres cuartas partes de la sección total, y el resto presenta un aspecto de fibras desgarradas. En dos ejes rotos, se encuen-

través casi concéntricos a la sección de fractura de los ejes, que con-
tinúan a cierta distancia en sentido longitudinal. Estos ejes
tienen un diámetro de 8 y 15 ^{mm} respectivamente. De uno de estos
defectos se ordenó se cortara un trozo, afín de efectuar con el ensayo
apropiado, con objeto de conocer la calidad y conformación química del
metal, así como su resistencia a los esfuerzos de tracción y elasticidad.

Recomiendo varias veces la línea en toda su longitud toda
ocasión de ser, que la vía en su mayor parte está en las mejores condi-
ciones de instalación. La construcción ha sido sencilla para la circu-
lación en ella de vehículos de 10 toneladas, dividida en largos tra-
mos rectos, p. ej. el tramo de Muracua hasta el cruce de Bergara,
las uniones o juntas de los carriles mal hechas e inclinadas por el uso
de modo que no concuerdan los extremos de los carriles ocasionando vio-
lentos choques a los carriles, y por fin las curvas de la vía, no guar-
dan las condiciones que para su construcción se prescriben. El car-
ril exterior en algunos puntos está más bajo que el interior, debiendo ser,
al contrario, la distancia entre carriles que debiera ser proporcionada al
radio de las curvas, no se ha tenido en cuenta como factor importan-
te para la duración de ejes y ruedas.

La Compañía del Tranvía, con buena voluntad, va cor-
rigiendo parte de estos defectos consolidando la vía en varios trozos, por
un procedimiento especial y cuyos resultados prácticos, no ha habido
tiempo de comprobarlos.

Con estas datos a la vista y leídas con detenimiento las res-
petables opiniones expuestas en sus informes por los Sres. J. Lascua, in-
geniero y gerente de la Compañía del Tranvía Eléctrico y del Sr.
D. J. Lucea, ingeniero y gerente del Sr. Ancoy, de Saragoza, por
de forma como a priori una idea aproximada, pero ni una convicción
absoluta de las causas que han producido la fractura de los ejes.

Hay sin embargo dudas de determinar todos los puntos citados. Puedo exponer las causas que en mi concepto han provocado las agrietadas fracturas.

Conforme en un todo con la opinión del Sr. Gasque de que en muchos casos de la práctica, es difícil y hasta casi imposible formarse una convicción absoluta o matemática, voy a exponer sin embargo los motivos que me han inducido a considerar mi convicción en este asunto.

Comenzaré exponiendo mis datos adquiridos sobre la calidad del metal y fabricación de los ejes en cuestión, analizando después las secciones de fracturas, los esfuerzos racionales procedidos por el peso de los camiones y las sobre-cargas prudentiales a que este metal debe someterse, y por consiguiente las tensiones moleculares que dichos esfuerzos pueden originar, denunciando los esfuerzos externos, que pueden causar alargamientos permanentes o tensiones de ruptura, formulando por fin las causas de estos esfuerzos.

Los Srs. señores de ambas partes en cuestión, están conformes en que el material empleado es de buena calidad, y que la fractura presenta el grano característico del acero este dulce. Por mi parte añadiré, que como Ingeniero encargado de los talleres de laminación de la Sociedad Vasca, (en donde según me arguye el representante del Sr. Oberly) se laminaron los barones redondos, de los cuales se sacaron los ejes he tenido siempre especial cuidado de laminar esta clase de secciones, con acero (siempre homogéneo) Simons-Martin, este dulce, obtenido por el procedimiento hábil, con toros o lingotes colados en moldes de acero (para obtener superficies externas limpias) con un peso de 800 a 900 Kg. No es posible ^{en forma} tomar todas las precauciones, evitándose un defecto frecuente, al colar el lingote que ha de servir para el laminado del acandado, y que no se traslucen al exterior; este defecto consiste en la re-

tracción fuerte del material al ensayarse y que se traduce por un redondeo u orificio interior de mayor o menor importancia según la calidad y temperatura al salir del horno. Este redondeo o cono de retracción, se significa en la brava laminada por un orificio longitudinal y casi concéntrico, que no abarca toda la longitud de la brava, sino un trazo de ella. Según la intensidad del laminado, este orificio o canal interior va disminuyendo de sección hasta que sus bordes vienen a tocarse, obteniéndose una sección compacta y homogénea. Como hemos indicado ya, los ejes rotos presentan estos orificios, deduciéndose de aquí que ambos han sido centros de los extremos de los laminos correspondientes al cono de retracción. Más tarde probaremos, la poca importancia que este defecto ocasiona respecto a la resistencia y ductilidad de los ejes.

Efectuados los ensayos que indicaba anteriormente con una brava forjada de un trazo de eje, he hallado que el metal, se deja forjar, doblar, plegar y soldar admirablemente, obteniendo por tracción una carga de 143.5 Kg. por mm^2 de sección con un alargamiento bajo la carga de ruptura de 20 p/100.

El análisis efectuado en el laboratorio de la Sociedad Vasca ya dio por resultado un contenido por 100 de:

Carbono	0.14
Manganeso	0.48
Silicio	0.056
Azufre	0.148
Fósforo	0.013

Como puede verse, queda suficientemente cubierta la brava del metal respecto a su calidad.

Los defectos de laminación en general, no se notan nunca, más que al exterior de las bravas laminadas, y estos defectos se aminoran desgranando con destornillado. No he podido encontrar en ninguna de las

perfiles rotos, la existencia de deformaciones, no me da falta de homogeneidad, que los orificios concéntricos antes citados.

La estructura molecular de las secciones de fracturas, presentan todas ellas el aspecto general, que presentan los ejes rotos por esfuerzos continuados y chocados, que originan esfuerzos de flexión o flexión y tensión combinados. Halle un trazo que presentaba la fractura granular del acero extra dulce, producida por una fractura violenta, pero según me enteré después, procedía de una fractura intencional, hecha con objeto de demostrar su estructura.

Las fracturas, no han sido por lo tanto espontáneas y se resistieron, con el tiempo la sección rota, hasta dejar una sección inútil insuficiente para resistir los esfuerzos que se presentaron en el momento de la ruptura. La parte lisa y como pulimentada, indica la sección cortada, y la rugosa la desgarrada en el momento del accidente.

En todos los ejes se notan al cabo de cierto tiempo grietas transversales, frecuentísimas en la circunferencia de una sección determinada (en general, donde las tensiones moleculares adquieren un valor máximo) que a consecuencia de los esfuerzos de flexión, que cambian constantemente de posición e intensidad, van penetrando hacia el interior y que conducen a la rotura del eje, si no se advierten a tiempo. Por este motivo en muchas administraciones de ferrocarriles extranjeros, se han establecido premios en metálico, para los empleados que descubren este peligro.

La mayor parte de las roturas, tienen lugar en la proximidad del cubo de la rueda, lo que se explica como ya vimos después por ser allí en donde tienen su valor máximo los esfuerzos de flexión. Según una estadística de la Asociación de Administraciones de F. C. alemanas, las roturas de ejes en los años 1883 al 1887, tuvieron lugar 5,9% entre las ruedas, 14,27% hacia de las ruedas y 63,13% en el cubo.

de los mismos.

Alguna pequeña influencia en la rotura de los ejes en sus cubos, tiene la operación de introducir con fuerza hidráulica la rueda y también el paso rápido de secciones.

Procuraremos ahora aclarar si la sección de estos ejes es suficiente para resistir a los esfuerzos a que están sometidos.

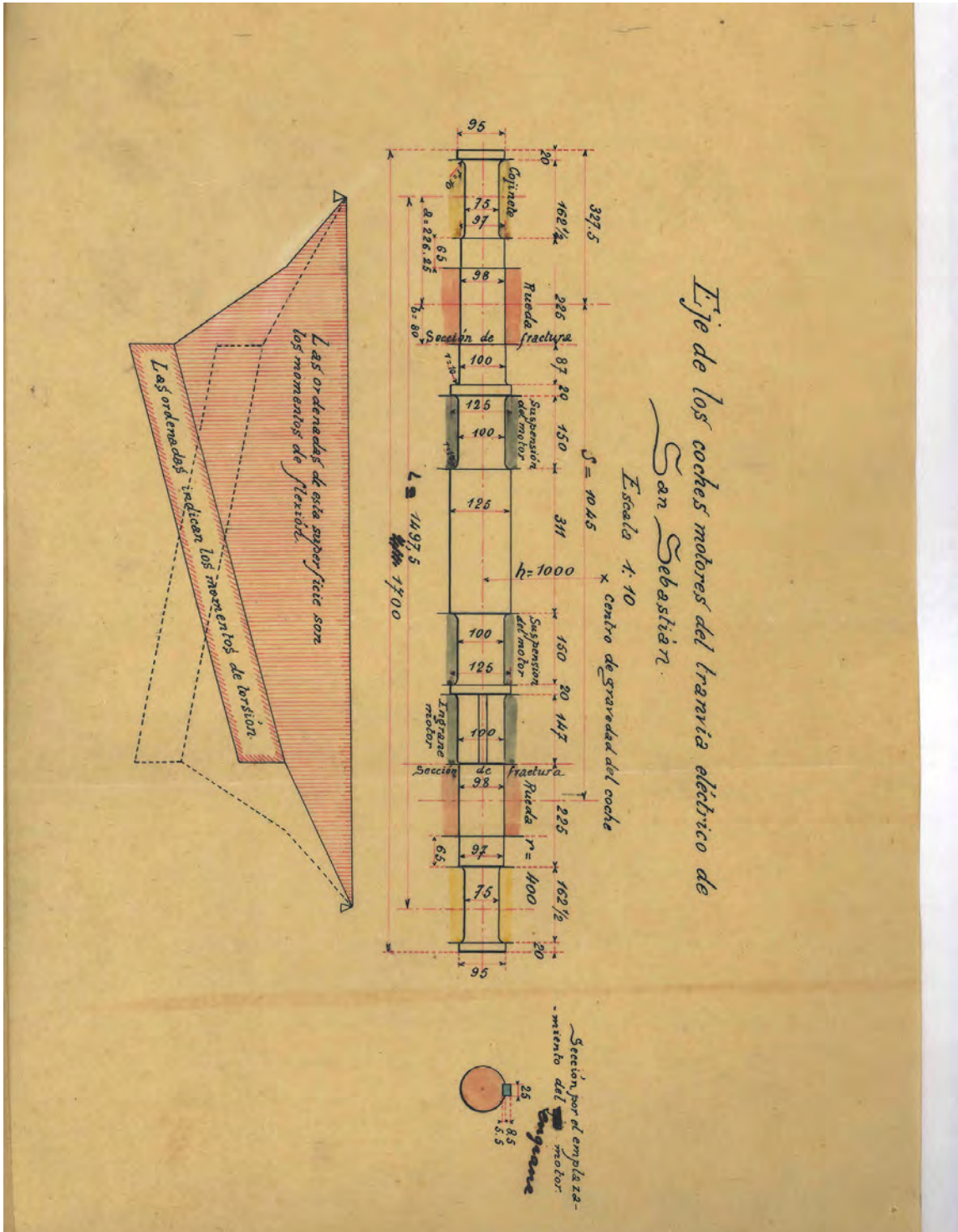
Estos ejes por sus condiciones especiales, están sometidos a tres clases de cargas externas que ocasionan momentos de flexión y torsión.

1.º Momentos de flexión, producidos por la carga o peso del vehículo que actúa verticalmente y que en el caso en nuestro caso 5000 Kg. a cuya carga llamaremos Q .

2.º Momentos de flexión, producidos por la fuerza horizontal que actúa sobre la periferia de las ruedas externas al pasar las curvas y que son consecuencia de la fuerza centrífuga o mala disposición de la vía. A esta fuerza denominaremos H y según las experiencias de Wöhler y Schöfle, su valor máximo en vías bien tendidas, no debe pasar de $= 0,4 Q$ ó sea en nuestro caso $= 2000$ Kg. Cuando las curvas adolecen de defectos como los que conocemos, el valor de H puede subir muy por encima del valor de Q .

3.º Esfuerzos de torsión, originados por el engranamiento acoplado al eje y movido por el motor eléctrico. La potencia de este motor es de 20 caballos ó 1500 kilográmetros por segundo y suponiendo al árbol motor una velocidad de 9 kilómetros por hora corresponden al eje 3583 vueltas por minuto, ó sean 60 por segundo. El engranamiento, girará por lo tanto con una velocidad circunferencial de 1,354 metros por segundo. Por lo tanto la fuerza que actúa sobre el diente del engranamiento es de $\frac{1500}{1,354} = 965$ Kg. El radio del engranamiento ó brazo de palanca de esta fuerza es de 0,25 mt.

El momento máximo de flexión se presentará en el lado interior del cubo de la rueda, como se puede ver en el adjunto croquis en el cual las ordenadas de la superficie rayada indican los momentos de flexión en todos



Los puntos del eje.

El valor del momento máximo de flexión es:

$$M_{\text{max flex}} = \frac{Q}{2} a + H \left(\frac{h}{L} (a+b) + r - \frac{h+r}{S} b \right).$$

La significación de estas letras puede verse en el croquis. Tomando sus valores correspondientes tendremos:

$$M_{\text{max flex}} = \frac{5000}{2} \cdot 22,525 + 2000 \left(\frac{100}{109,75} (22,525 + 8) + 10 - \frac{100 + 10}{104,5} \cdot 8 \right)$$

de donde resulta

$$M_{\text{max flexión}} = 156136,5$$

$$M_{\text{max torsión}} = 965 \times 25 = 24125$$

El momento ideal resultante, de estos dos momentos combinados, es

$$M_i = 0,35 M_{\text{max flex}} + 0,65 \sqrt{M_{\text{max flex}}^2 + (C.S. M_{\text{max tors}})^2}$$

$$M_i = 54848 + 102375 = 157223$$

El coeficiente de torsión, será

$$s = \frac{M_i}{W} \text{ en donde } W \text{ es el momento de resistencia}$$

$$\text{Siendo } d = 10 \text{ cm. } W = \frac{\pi d^3}{32} = 98,17$$

$$\text{por lo tanto } s = \frac{157223}{98,17} = 1601,8 \text{ kg. por c.m.}^2$$

Por lo tanto en condiciones normales de funcionamiento, el material trabaja con un coeficiente de seguridad de $\frac{43,5}{16} = 2,71$. Es decir que el material puede soportar esfuerzos (tensiones interiores) 2,71 veces mayores, antes de sobrepasar la rotura. En la buena práctica común, aunque suele aceptarse coeficientes de seguridad mayores, como frecuencias críticas 5 y 6.

La influencia del defecto señalado anteriormente en dos ejes, o sea el coeficiente longitudinal proveniente del cono de retracción, es pequeñaísima, pues a causa de este defecto el material trabaja a 0,07 kg. por cm^2 más que con sección llena, lo que es absolutamente despreciable.

Por consiguiente, que los ejes sean lo más perfectamente fuertes (aunque no con exceso) para resistir, los cargas normales y los sobrecargas proporcionales a que deben estar sometidos.

Analizados, pues, todos los extremos, y cogiendo haber demostrado lo excelente de la calidad del metal, y la suficiencia (no sobrada) de las secciones de los ejes para vencer los esfuerzos a que están sometidos; ¿cuál es la causa que ha ocasionado la rotura de los ejes? Con sencillez puede contestarse que únicamente agentes o causas exteriores ajenas a todo cálculo y previsión por parte de los constructores pueden haber contribuido a esos accidentes. Y esos agentes son los choques violentos, las repetidas vibraciones producidas por las malas condiciones de la vía, y por los desgastes de los ruedas. En los tramos rectos de larga extensión, donde la vía se halla durmiplada, el coche se inclina hacia el carril más bajo, separando la llanta de la rueda un desgaste irregular. He tenido ocasión de examinar una llanta de rueda que presentaba el perfil indicado en el croquis adjunto.



Estos partes entrantes y salientes, hacen saltar el coche produciendo fuertes sacudidas.

En las curvas el perfil del carril exterior debe estar sobre el del interior adecuando la diferencia de alturas entre carriles, al radio de las curvas, al peso de los coches y a la velocidad de los mismos. El ancho entre carriles debe ser también en las curvas mayor que la distancia entre frentales de las ruedas, de modo así, al paso de los trucks una holgura de 10 a 25 mil, según las condiciones de las curvas. En la línea del ferrocarril por el contrario, no se llenan las condiciones técnicas indicadas, ni respecto a las diferencias de perfil, ni al exceso de amplitud entre carriles.

Resumiendo por fin, mis afirmaciones, puedo formular las conclusiones siguientes.

1.º Los nuevos ejes rotos, son de material adecuado a su objeto, acero (hierro homogéneo) obtenido por fusión en hornos básicos Martin Siemens,

Laminaires, Forges & Fonderies de Jemappes.
BELGIQUE
V. DEMERBE & C^{IE}

VOIES MÉTALLIQUES
COMPLÈTES
pour Tramways, Chemins de Fer Vicinaux, etc

Fourniture et Pose
SYSTÈME BREVETÉ
ADRESSE POUR TÉLÉGRAMMES:
DEMERBE-JEMAPPES
ANNEXE

Jemappes (près Mons) le 189

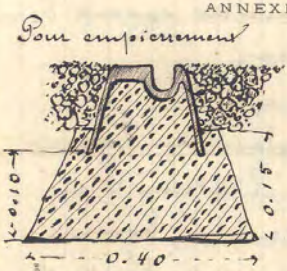
Bétonnage de la voie Demerbe


Avant de commencer le bétonnage il faut vérifier l'éclissage et renouveler les clavettes qui ont travaillé. Si les trous d'éclisse sont trop grands et que les clavettes ne tiennent plus il faut mettre entre l'éclisse et les rails en dessous de la table de roulement une petite lame de fer de deux ou trois millimètres d'épaisseur sur 20 millimètres de largeur et 30 centimètres de longueur pour faire tenir les clavettes et serrer l'éclisse dans le rail.

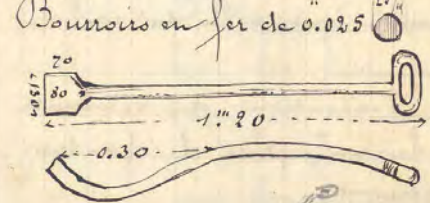
Après ce travail on place les connexions électriques et ensuite on procède au bétonnage de la voie.


Le bétonnage se fait de la même manière pour la voie en pavage ou en chaussée empierrée, sauf que dans ce dernier cas on engage la patte du rail de 5 centimètres dans le béton.

Composition du béton
St Sébastien fournit d'excellent gravier de la rivière. On prend le gravier lié

Pour empierrement


Pour pavage


Bournois en fer de 0.025


atacaador de almeida


Documento nº 22: Correspondencia con la casa Demerbe con propuestas para la consolidación de la vía. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril

de l'eau, naturellement très propre, on le tamise et on écarte les cailloux qui n'ont pas passé par le tamis.

On prend le mélange de sable et petit gravier qui a passé par le tamis et par même cube de ce mélange on ajoute 200 Kilog de ciment Portland.

On prépare le béton au fur et à mesure de l'avancement on fait le mélange à la pelle en additionnant l'eau au moyen d'un arrosoir. Il faut que le béton ne soit pas trop mou, car le bouillage le rendrait luisant et il ne tiendrait pas dans le rail.

Le principal est de confier la confection du béton à un bon maçon qui connaît l'emploi du ciment.

Après l'ouverture de la tranchée on fait sortir l'ancien bouillage et on nettoie avec un petit balai l'intérieur du rail, après quelques coups de marteau pour faire tomber le ballast.

Si le sol est solide au fond de la tranchée on peut commencer le bétonnage. Si le sol au contraire n'est pas résistant on y enfonce à coups de dame des cailloux du refus de l'ancien.

Le cube du béton pour pavage est:

$$\frac{0.40 + 0.25}{2} \times 0.10 = 0.0325$$

$$\frac{0.12 + 0.07}{2} \times 0.10 = 0.0100$$

0.0425 par mètre de rail.

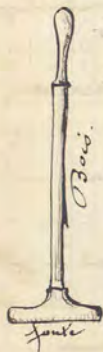
soit $0.0425 \times 2 = 0.085$ par mètre de voie.

Avec un mètre de béton on fera $1000 : 0.085 = 11.76$

Soit avec les pertes 11 mètres de voie par mètre cube de béton.

Bouillage de la voie

Le bouillage se fait avec des bouvois en fer rond de 0.025 de diamètre, la partie inférieure forme une grosse palette plate de 0.13 de largeur 0.025 d'épaisseur.



à 0.07 de côté. Ces boursiers peseront de 14 à 16 Kilog

Opération

On distribue le béton des deux côtés du rail, et on le fait monter dans le rail en donnant le coup de boursier comme au croquis, simultanément des deux



côtés du rail, et bien en mesure, sans quoi le béton au lieu de monter dans le rail passerait en des fosses. Le béton comprimé par les deux boursiers monte facilement dans le rail, il se serre et enroule on frappe la partie inférieure pour compacter l'aspic sous on frappe les parois latéralement, si le son est mat c'est que le rail est bien rempli, si le son est métallique c'est le contraire.

Il faut un bon surveillant pour surveiller et vérifier le boursage.

Comme boursiers on choisit les hommes petits et trapus de préférence aux grands.

Chaque brigade se compose de 4 hommes, dont 2 travaillent pendant que les deux autres se reposent. On change les hommes chaque fois que l'espace entre deux bords d'écartement est boursé et vérifié.

On conserve toujours les mêmes ouvriers au boursage, de façon si ce que ceux-ci s'habituent vite à cette besogne. Aussitôt le boursage achevé, un maçon arrange et lisse le bétonnage et si c'est pour le pavage arrange la partie supérieure pour recevoir le pavage.

Un boursage bien exécuté en ciment Portland comme nous le prescrivons, peut soutenir les charges les plus fortes. En Angleterre si Bradford notre voie est posée depuis

deux ans, on passe avec des locomotives de 12 tonnes et des voitures de 6 tonnes à vide, service de cinq minutes et la voie n'a pas fléchi d'un millimètre.

À Genève on passe sur nos voies bétonnées avec des grands transporteurs chargés des wagons, avec leur charge, des grands chemins de fer, wagons de 10 et 15 tonnes pesant avec leur tare de 22 à 25 tonnes.

Les certificats de Bradford et de Genève sont joints à la présente.

Pour plus de facilité nous pourrions fabriquer à nos usines les bourses nécessaires et les dames plates.

Un grand point c'est que les ouvriers savent bien se servir du boursier, sans se courber.

La pose de l'ouvrier est celle-ci

Le corps droit, le pied gauche placé sur ou contre le rail, la main droite tenant l'extrémité du boursier, la main gauche sur la tige du boursier et non en dessous comme les ouvriers sont tentés de le faire, le coup de boursier se donne en poussant horizontalement le boursier, sans fléchir le corps les bras travaillant seulement.



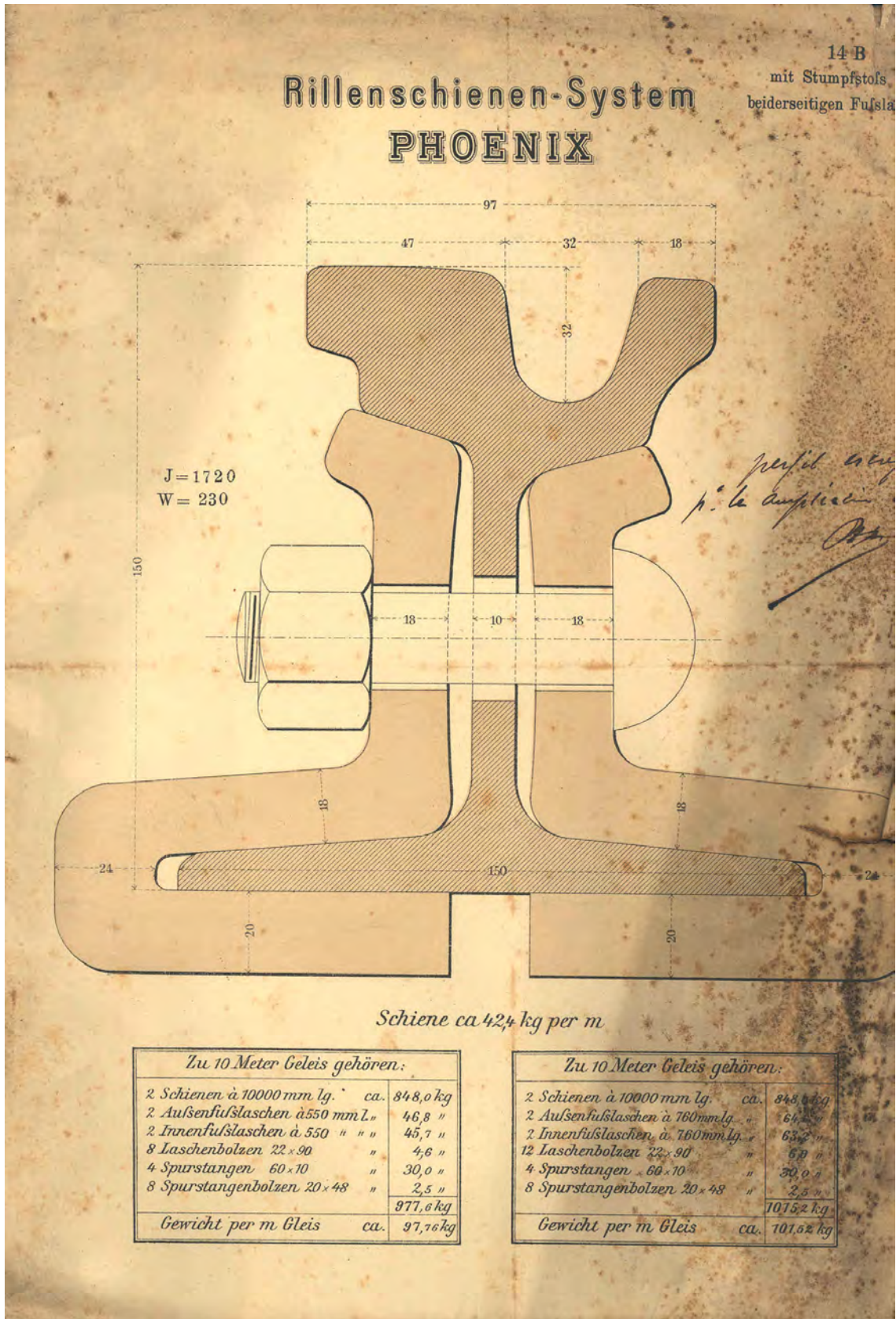
Courbes de petit rayon

Pour remplacer les rails plats, vous pourriez prendre des rails de 33 kilog dont nous joignons le dessin, la gorge a 34 sur 50 tandis que celle du rail de 50 kilog n'est que 30 sur 26.

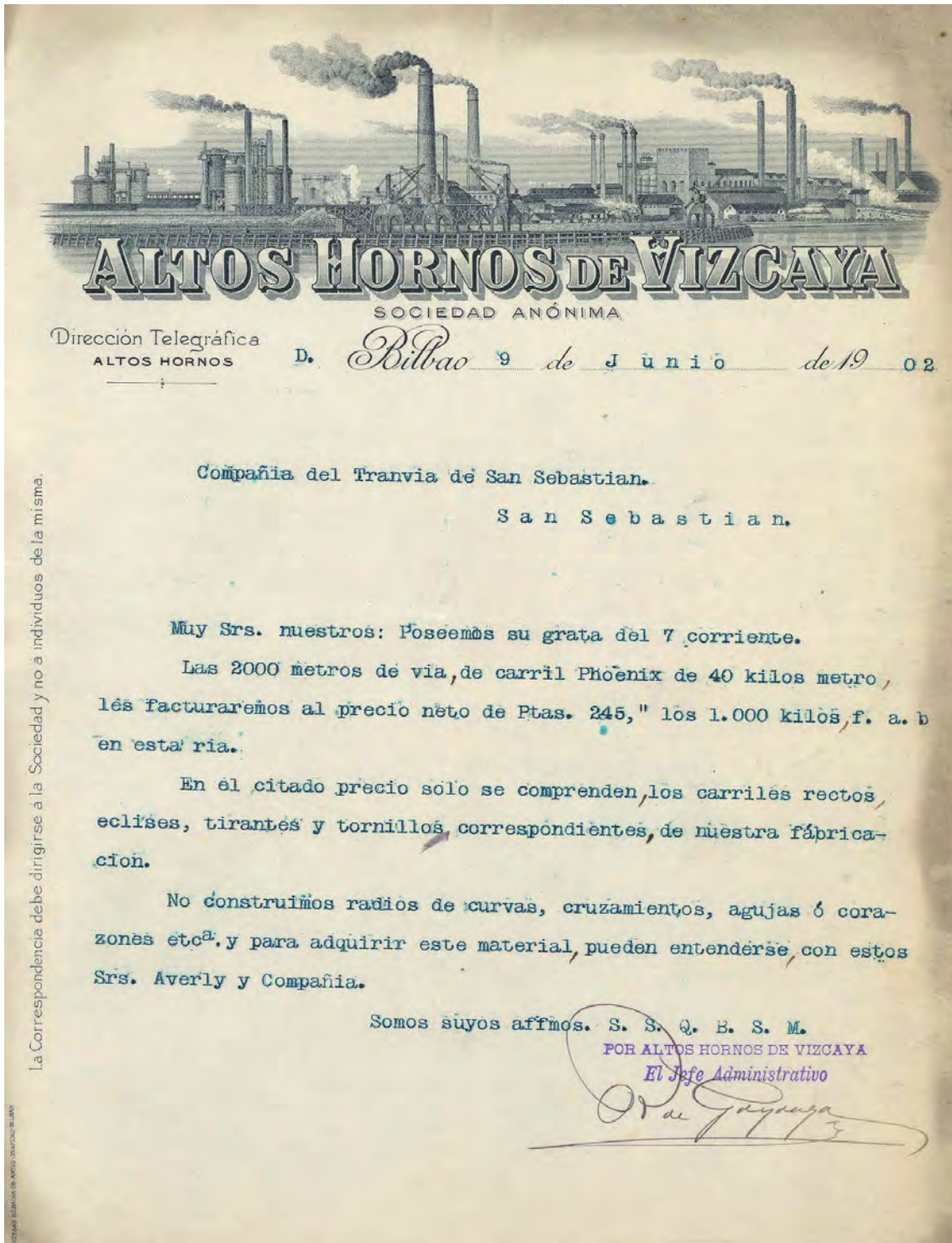
Dites nous si vous avez l'intention de remanier vos courbes, car en changeant le rail plat il faudrait aussi changer les barres d'écartement.

Nous joignons le dessin du rail de 37 kilog que nous posons en ce moment à Amsterdam sur 10 kilomètres de voie électrique.

[Signature]



Documento nº 23: Perfil de carril sistema Phoenix adquirido en Alemania. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril



Documento nº 24: Propuesta de carriles de Altos Hornos de Vizcaya. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril

Compañía del Tranvía de San Sebastián

MEMORIA PRIVADA

leída en la Junta General de Accionistas

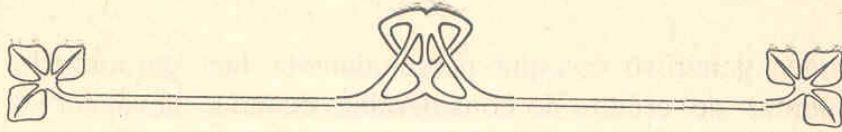
DEL DÍA 30 DE MARZO DE 1921

=====
Impresa por acuerdo de los señores Accionistas
=====

SAN SEBASTIAN
MARTÍN, MENA Y C^a, IMPRESORES

1921

Documento nº 25: Memoria privada redactada por el Ingeniero Luis Soria en 1921 sobre el estado de la explotación del Tranvía de San Sebastián. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián.



SEÑORES ACCIONISTAS:



EN la Memoria impresa que conocéis, hemos expuesto ámpliamente cuanto de interés ha ocurrido en el transcurso del ejercicio finalizado en 31 de Diciembre de 1920. Cúmplenos en la presente Memoria privada el referiros lo que en orden á la reconstitución del Tranvia se ha realizado, ó se está realizando: los vicios ó errores corregidos, y las reformas implantadas. El reseñarlos por extenso nos obligaría á dar á este trabajo unas proporciones que vuestra atención benévola no toleraría sin cansancio, por lo que habremos de limitarnos á una síntesis de lo hecho que, aun sintéticamente referido, habrá de ocupar mucho espacio: ¡tantas eran las cosas que se hacían ó estaban mal, y tantas las que, siendo indispensables ó sumamente convenientes, ni bien ni mal se hacían!

No veais en lo que decimos ni la más leve sombra de censura para los que nos han precedido en los Consejos de la Compañía. Con la mejor voluntad han laborado en bien de la Empresa y les sois deudores de reconocimiento profundo por su trabajo, por su desinterés y por el proce-

ceder generoso con que personalmente han garantizado cuentas de crédito de considerable cuantía, llevando su desprendimiento hasta adelantar fondos propios en diferentes ocasiones. Lo que vamos a exponer con relación al pasado son errores de técnica, técnica de explotación que ningún motivo, ninguna obligación tienen los Consejeros de conocer. Nosotros hemos tenido la suerte de disponer de un especialista que la domine. Nuestros antecesores hubieran hecho otro tanto si les hubiera sido dable utilizar los mismos medios que la fortuna ha puesto en nuestras manos.

1. — Material fijo. — Vía. — Del material fijo y móvil de una instalación de Tranvía lo primordial es la vía. Si no se halla en las debidas condiciones, de nada servirán una línea aérea perfecta, ni un inmejorable material móvil.

El ideal de una vía, —aparte de su trazado y del peso y calidad convenientes del carril, —es que no tenga solución de continuidad, lo que se consigue con la soldadura autógena de los carriles, *alúmino-ferrea, ortocelénica, ó eléctrica*; procedimientos todos sumamente costosos que por hoy no estamos en situación económica de soportar, ni aunque estuviéramos valdria la pena de emplear con carril que, como el nuestro, lleva muchos años de uso. Pero ya que no sea económicamente posible la soldadura de los carriles es indispensable que eléctricamente no exista en ellos solución de continuidad. lo que se logra por medio de las conexiones, constituidas por hilos de cobre que soldados a los carriles y uniendo sus extremos entre sí y los dos carriles de la vía uno con otro, —conexiones longitudinales y transversales, —establecen una perfecta conductibilidad de la corriente de retorno. Fácilmente se comprenderá la importancia grandísima de las conexiones. Sin ellas, en climas secos los Tranvías no pueden moverse; en climas lluviosos como el nuestro y en la proximidad al mar no se llega al extremo de que no anden los coches

porque saturados de humedad la atmósfera y el suelo, la tierra húmeda, buena conductora, deja pasar la corriente; pero no pasa toda, lo que se traduce en pérdida considerable de energía, en disminución de velocidad de los tractores, en averías por electrolysis en las tuberías próximas de suministro de gas y de agua y lo que es muchísimo peor, en grave deterioro de los motores á causa de las grandes alternativas de voltaje que se producen al haber conexiones en unos carriles y no haberlas en otros. Es pues de absoluta necesidad que existan conexiones, que no haya una sola junta ó unión de carriles que no las tenga; que de trecho en trecho, de cien en cien metros, existan además de las longitudinales, conexiones transversales que unan entre sí los dos carriles de la vía, y que todas ellas se revisen constantemente por aparatos adecuados que denuncien las juntas que están sin conexión, ó las conexiones cuya conductibilidad no es suficiente, para repararlas sin pérdida de momento.

En nuestra vía, al establecerse la tracción eléctrica se colocaron, como no podía menos, las conexiones; pero no se ha tenido el menor cuidado de su conservación, ni de su revisión. (de los aparatos para medir su grado de conductibilidad, no se tenía ni noticia) y la mayor parte de las conexiones se desoldaron y desaparecieron y, lo que es mucho más grave, se procedió, para simplificar sin duda, á *quitar en varios kilómetros de vía las que aún quedaban*... No necesitamos decir que se está procediendo á la revisión y reposición de todas las conexiones, trabajo que, una vez terminado, nos producirá un considerable ahorro de energía y nos eviatará muchísimas averías en los motores.

Otro gravísimo defecto de la vía, que estamos corrigiendo, es el de los golpes de las juntas. Claro es que estando los carriles soldados no existen juntas y por consiguiente no se producen golpes; pero cuando no lo están, que es nuestro caso, ha de prestarse atención preferentísima á evitarlos, ya que destrozan no sólo los motores, cosa

delicada, sino coches blindados que circularan por la vía. ¿Qué se había hecho hasta ahora para evitar tan perjudiciales golpes? Algo muchísimo peor que no haber hecho nada: la tristemente famosa y costosa corta de carriles, en la que en este finalizado ejercicio, en los tres primeros meses de él, se han gastado miles de pesetas, y para continuar la cual se proyectaba destinar en presupuestos sucesivos hasta la cantidad de 360.000 pesetas. Los golpes de las juntas, aparte del destrozo que causan en el material móvil, con el consiguiente considerable aumento de los gastos generales de explotación; de lo que disminuyen la velocidad comercial; de lo que molestan á los viajeros con la sacudida violenta y el ruido que producen, desgastan los extremos de los carriles. Alguien ideó el cortar dichos extremos desgastados, y rutinariamente se siguió la permitida práctica de tal poda que, al revés de lo que ocurre con la de los árboles, no fomenta el crecimiento de los carriles, sino que conduce á quedarlos sin ellos al cabo de determinado número de cortes que, en el criterio equivocado del cortador, era indispensable repetir, pues al poco tiempo de cortados los carriles estaban los extremos tan gastados como antes; lo que no podía menos de suceder porque el desgaste no era la causa de los golpes, sino éstos la del desgaste, y subsistiendo la causa, el efecto fatalmente tenía que reproducirse. Los golpes de las juntas se producen por no estar debidamente sujetos unos carriles con otros. Esta sujeción es indispensable; es necesario dar á las juntas toda la posible rigidez, lo que se consigue por medio de las eclisas, piezas de acero que colocadas á uno y otro lado de la junta sujetan un extremo del carril al otro, apoyando ambos en las eclisas y formando un sólo cuerpo con ellas, mediante tornillos fuertemente apretados, que precisa revisar constantemente. Las eclisas existían, pero ni apoyaban los carriles en toda la superficie de contacto de ellas, por estar tan desgastados los unos como las otras, ni los tornillos apretaban fuertemente, por lo que era lo mismo que si no existieran. Se ha cortado de raíz la

equivocada y costosa faena de la corta; se están arreglando las eclisas y los tornillos se aprietan concienzudamente, con lo que se han evitado en absoluto los golpes de las juntas ya arregladas. El estrado de las eclisas que se empezó haciendo á mano, lentamente, y empleando cuatro hombres, previa la adquisición de un martillo plión accionado por un motor, se hace rapidísimamente con sólo dos obreros. Cuando esta labor se termine evitaremos un considerable número de averías en los motores y en los coches, y el desgaste anormal de los carriles, con la consiguiente economía de los gastos de explotación, y desaparecerán las bruscas sacudidas de los trenes, con las molestias que ocasionaban á los viajeros.

Un tercer defecto de nuestra vía era su ancho variable. No se requiere ningún conocimiento técnico para comprender que el ancho de la vía ha de ser uniforme, y que el de las ruedas, es decir, la separación de las caras interiores de sus llantas, ha de ser el adecuado á la anchura de la vía. Pues no lo era. Se daba el absurdo de que dicha separación era menor que la de los carriles!... ¿Consecuencias? Desgaste enorme de la vía y de las llantas, por la constante fricción de unas y otras entre sí, con polvo ó barro que actúa de esmeril, y desgaste y averías en los motores que trabajan anormalmente impulsando unos coches constantemente frenados, con el consiguiente mayor consumo de energía. Ni que decir tiene que se han corregido tales defectos, dándose á la vía un ancho igual en toda ella, y adecuando á la misma la anchura ó separación de las ruedas, que se mide escrupulosamente con galga ó *gabarril* de acero.

Cuarto defecto. El desnivel transversal de los carriles y la falta de peralte, y aun el peralte invertido en las curvas. Es imposible que los coches puedan circular normalmente por una vía,—única seguramente en todo el mundo,—que tiene la superficie de rodadura de sus carriles en distinto plano horizontal,—debido al bombo de las carreteras y de las calles,—y cuyas curvas ó no están peraltadas

das, ó están peraltadas al revés, como ocurría en nuestras líneas. Este desnivel obliga á los coches á trabajar en una posición inclinada que no es la natural suya, produciendo averías de las que tenéis muestra en Talleres en ruedas con las llantas rotas que milagrosamente no han producido descarrilamientos de consecuencias fatales. Vencida, gracias á la competencia y buena disposición del Ingeniero de Caminos Municipal, la resistencia que se nos oponía por el personal de Obras del Ayuntamiento, se está nivelando la vía y dando el debido peralte á las curvas, conforme se van arreglando los pavimentos, y nos proponemos continuar la nivelación en todo el recorrido de nuestras líneas, con lo que evitaremos que los coches trabajen constantemente inclinados, con los perjuicios consiguientes á semejante anormal funcionamiento.

La defectuosa limpieza de los carriles era otro de los males que afectaban á la vía, dificultando el contacto eléctrico y aun impidiéndolo en determinados casos. Nos hemos preocupado de que la limpieza se haga convenientemente, sustituyendo las espátulas, que arrancando el barro ó suciedad del fondo del carril lo depositan, en gran parte, en su superficie de rodadura, por cazos adecuados, y educando y obligando á los limpia-vías á depositar los detritus en la cuneta en lugar de hacerlo en el centro de la vía, ó al lado de los carriles. De la buena ó mala limpieza de la vía depende la buena ó mala conservación de motores, bandajes y carriles y el mayor ó menor consumo de energía.

Por último hemos prestado atención preferente al arreglo de las agujas y cruzamientos. Presupuestada su renovación á precios elevadísimos (240.000 pesetas) hemos hallado la manera de utilizar los existentes cepillándolos y suplementándolos de modo que queden como nuevos y con una considerable economía. Después de grandes dificultades é inconvenientes con que hemos tropezado en diferentes talleres, nos están haciendo este trabajo, muy esmeradamente por cierto, en los de Lizarriturry y Rezola y en los de Iliarramendi.

Por lo que respecta al estado en que se encuentra el carril de nuestras vías, que alguien ha dicho que tenía vida para muy poco tiempo, hemos de decir que, de calidad inmejorable como es y de mucho peso, bien entretenido puede durar aun muchos años, sin necesidad de invertir en su sustitución las elevadas cantidades que se tenían presupuestadas. Aquellos carriles,—las curvas especialmente—deteriorados por defectuoso entretimiento y por las malas condiciones del material móvil que por ellos ha rodado, pensamos sustituirlos por los de nuestra explotación propia que se hallan en buen estado, y colocar en el camino particular carril Vignole ligero, de 20 á 25 kgs. de peso sobre largueros de hornigón.

2.— Línea aérea.—En este importantísimo elemento de la explotación nada hemos hecho todavía. Y no ciertamente porque esté bien y nada haya que hacer, sino por falta de tiempo y elementos: personal capacitado y material para la reparación. En estos días ha llegado parte del que necesitábamos, y en breve comenzaremos la renovación completa de la línea aérea,—que se encuentra en un estado deplorable y de verdadero peligro,—utilizando todo lo que pueda utilizarse, fieles á nuestra norma de no gastar más que lo estrictamente preciso, y sustituyendo por otros nuevos tan sólo aquellos materiales que sean inservibles. Tenemos cerca de un kilómetro de cable de cobre de 9 mms. que lo colocaremos todo él. Del sustituido por éste utilizaremos lo aprovechable, 500 metros, 600 metros, lo que resulte, con los que arreglaremos otro trozo de línea, y así sucesivamente. Reconoceremos todas las suspensiones, aisladores, tirantes, palomillas, postes, etcétera. Los que estén buenos los volveremos á colocar; los que no sirvan los sustituiremos por otros nuevos. Se está construyendo una torre para estos trabajos, y tenemos construido ya un aparato para conseguir una igual altura del cable en toda la línea,—no como ahora, que tiene alturas diferentes,—y que sea axial, es decir, coincidiendo

con el eje de la vía, con una tolerancia muy pequeña. Los tirantes, que han de ser siempre normales á la línea, cosa que ahora no ocurre, irán pintados para evitar su oxidación y las consiguientes roturas, y dispuestos en forma de hacer teóricamente imposibles las caídas de cable, ahora tan frecuentes. Se repondrán, en fin, todos los componentes de la línea aérea que necesitan renovación, y los que se utilicen serán colocados de manera de tener garantía de una instalación perfecta.

3.—Material móvil.—*Tractores, remolques y vagones.*—En los tractores hay que distinguir la parte eléctrica de la mecánica. La eléctrica la integran los motores, cables, reguladores, resistencias, interruptores automáticos, fusibles, pararrayos, instalación de luz y tro-lleys ó tomas de corriente.

Sabido es que los motores son cosa delicadísima. Al serlo, tienen que ir rodeados de sus defensas. ¿Cuáles son las defensas de un motor? La primera el fusible. De la misma manera que una instalación de luz ha de tener uno ó varios fusibles, de una resistencia menor que la que pueden soportar las bombillas, para que en el caso de una corriente excesiva los fusibles se fundan y las bombillas no padezcan, con mucho mayor motivo un motor ha de llevar su fusible perfectamente calibrado y graduado á una resistencia menor que la de aquel, para que, llegado el caso, se funda el fusible y el motor no se averíe. Pues bien; los fusibles que llevaban los motores eran ¡infinites! Alambres de aluminio de una resistencia incomparablemente mayor que la de los motores. ¿Qué sucedía? Que los fusibles, que valen unos céntimos, no se fundían ¡qué se iban á fundir! pero los motores, que valen un dineral, cuántas y cuántas averías han sufrido y cuántos miles y miles de pesetas se han gastado en repararlos!

Otra defensa del motor es el interruptor automático que, como su nombre lo dice, automáticamente corta la corriente en cuanto excede de la que conviene al motor.

No basta que existan, sino que es indispensable que estén tarados con la tara precisa, inferior naturalmente á la resistencia del motor. Os resistiréis á creerlo, pero es verdad. Hablando en Almacén una existencia de cerca de veinte interruptores automáticos, la generalidad de los coches no los llevaban. Los poquitos que primitivamente se colocaron, ni estaban tarados, ni funcionaban: oxidados, estropeados, era lo mismo que si no se hubieran puesto. Con los tres equipos eléctricos de la General Electric que se adquirieron á fines de 1919 vinieron seis interruptores flamantes, y se colocaron dos en cada coche,—sin duda por aquello de que donde no llega un cañonazo llegarán dos, y se colocaron sin tarar, y se colocaron al revés!... Cuantísimas averías se hubieran evitado con que los interruptores funcionaran debidamente!...

La tercera defensa del motor es el pararrayos. Por la conocida ley de que la electricidad se escapa por las puntas, por las del pararrayos se marcha la corriente excesiva que en un momento dado sobrecarga un motor. Con que el pararrayos funcione una sola vez amortiza con creces su coste. Aparte de esto, que ya es bastante, estamos obligados por la concesión á llevar pararrayos en los coches. Pues no los teníamos... Asusta el pensar la responsabilidad civil y criminal en que hubiera incurrido la Compañía si, lo que ha podido suceder mil veces, cae un rayo en un coche y carboniza á los que van en él. Sin pérdida de momento se ha procedido á la colocación de las indicadas defensas, construyendo cuantos pararrayos eran precisos, y tarando convenientemente interruptores y fusibles.

Aproximadamente la misma atención que á los citados elementos se prestaba á los demás que integran la parte eléctrica de los coches. De todos ellos lo que únicamente preocupaba eran los inducidos, que constituían una obsesión, que eran una negra pesadilla. Se decía que no había otra cosa á que atender que los inducidos. Con todo, los inducidos no estaban bien; estaban muy mal. Pero había

otra porción de cosas que estaban mal y nadie se cuidaba de ellas. Las bobinas inductoras, por ejemplo, de cada cuatro, tres estaban positivamente mal, según reconocimiento que se hizo, reconocimiento que no daba la seguridad de que la cuarta estuviera bien. Utilizando el mismo hilo, se están haciendo todas nuevas y tenemos algunas de repuesto en Almacén. Otro tanto decimos de las bobinas sopladoras, de las que igualmente tenemos repuesto. Las cajas reguladoras se están así mismo renovando, corrigiendo defectos de construcción, dotándolas de elementos de seguridad é introduciendo ventajosas innovaciones en ellas, con lo que quedarán mejor que nuevas. La sujeción de los reguladores y señales evidentes de sobrecargas, que habían empezado á fundir algún dedo de contacto, notaban el abandono en que se les tenía. Las resistencias, que accionadas por los reguladores sirven para que pase al motor más ó menos corriente según sea necesario, han de ser las adecuadas á los motores. Lo eran en un principio, pero rotas ó fundidas sus espirales no se cuidó de sustituirlas por otras iguales, sino que se unía la anterior con la subsiguiente, con lo que suprimidas varias, no era la resistencia la apropiada. Se están renovando todas, una vez determinada experimentalmente la relación conveniente, con lo que se conservarán mejor los equipos eléctricos y mecánicos y se evitarán molestias á los viajeros al suprimirse las arrancadas bruscas que producen las resistencias mal calculadas.

Los cables de fuerza, causa de tantas averías por su falta de protección y su colocación defectuosa, se cambiarán todos cuando se reciban los nuevos que se han encargado á Norte América, modificándose la instalación de los mismos, que irá al interior de los coches, con salida separada para cada cable, colocándose dentro de mangas que los protegen y aumentan su duración deteniendo la entrada de los cables en los motores con tapones de goma para evitar que penetren el agua, el polvo ó el barro. La instalación de luz, que se hallaba al descubierto y

mal acondicionada, con derivaciones peligrosas que en más de una ocasión han producido desagradables sacudidas á los viajeros, se está procediendo á colocarla con todo esmero dentro de cajetines de madera en el interior del coche para protegerla eficazmente, yendo provista de interruptores y fusibles de los mejores modelos.

Los trolleys, cuyo malísimo estado no necesitaréis que nos esforcemos en demostrar, se están arreglando con toda escriptosidad, equilibrando los muelles de la base, suprimiendo las holguras que les habían hecho perder el juego y sensibilidad necesarios, adquiriendo cañas nuevas que están encargadas y adoptando un modelo perfecto de cabeza de trolley con lo que—y arreglada la línea aérea—se suprimirán en absoluto sus frequentísimos descarrilamientos.

De los inducidos habría para escribir un libro acerca de las viciosas prácticas que se seguían en sus inútiles y costosas reparaciones, y de la revolución que en ellas se ha introducido, merced á la cual se podrán sin jactancia presentar como modelos las que en lo sucesivo se hagan en nuestros Talleres, pudiendo constituir una sana fuente de ingresos el hacer en ellos trabajos para fuera.

La parte, ó equipo mecánico de los tractores, lo constituyen los trucks, chasis ó bastidores, que son de la mejor marca conocida, trucks Brill, y los ejes montados, cubre-engranes, engranes y piñones. Los trucks Brill son los mejores del mundo... cuando están completos; á los nuestros les faltaban partes esenciales y se hallaban otras deterioradas en tal extremo que eran inservibles. De ahí el movimiento insoportable de muchos coches y el ruido á hierro viejo de los más. Les faltaban los muelles antagonistas, que tiran de la zapata para desfrenar el coche y al no existir los cuales, éste arranca frenado, por mucho que se ataje el freno, con todas las consecuencias de desgaste de zapatas, de ruedas, de vía, de motores y mayor consumo de energía. Faltaban los tubos tensores, tubos articulados que sostienen las plataformas é impiden que éstas

se venzan. Faltaban los cubre-engranes, cuya misión es proteger engranes y piñones, prolongar su duración y amortiguar el ruido de los mismos. Faltaban las suspensiones, pues rotas las ballestas de los muelles, ó rígidas por oxidadas, era lo mismo que si no las tuvieran. Faltaban, en fin, otra porción de elementos de menos importancia pero igualmente necesarios. Todo se ha corregido, ó dicho con más verdad, se está corrigiendo, que no es labor que se realiza en medio año el arreglo de tanto desarreglo. Se procede para ello de dos maneras: dos coches, pues no hay espacio para más, se renuevan total, completa, absolutamente y no salen de Talleres hasta que están perfectamente reparados y sin que les falte nada. En los demás coches se hacen reparaciones parciales, mientras les llega el turno de la reparación total; se les colocan, ora los muelles antagonistas, ya los tubos tensores, las ballestas, los cubre-engranes, etc., de suerte que las sucesivas reparaciones totales van siendo cada vez más rápidas, pues cada vez llegan los coches á ellas, debido á las reparaciones parciales á que se les ha sometido, con menos cosas que reparar. De ahí que la labor que al principio ha sido muy lenta, avanzará cada vez más rápidamente.

¿Cómo pudo llegar el material móvil á tan lamentable estado? Principalmente por la falta de *recorrido* de los coches. Se llama recorrido al reconocimiento que diariamente se hace, ó debe hacerse de los coches antes de salir á servicio, para cerciorarse de que todos sus componentes, tanto eléctricos, como mecánicos, se hallan en buen estado de funcionamiento. Se comprenderá la importancia grandísima del recorrido, su absoluta necesidad. No puede prescindirse de él. Pues *«neque si Spiritus Sanctus est andivimus»* que decían los efesios, (*«ni siquiera habíamos oído que existiera el Espíritu Santo.»*) Ni la más remota idea de lo que pudiera ser eso del recorrido!... Y el recorrido es tanto como el que los coches puedan andar. Andaban de verdadero milagro... No se tenían fosos, sin los que el recorrido no puede hacerse. Los hemos construido. No se

podía medir el entrehierro de los motores, ó sea el espacio que debe existir entre los inducidos y las masas polares y que al cabo de algún tiempo de rodar aquellos va engrandándose por la parte superior y reduciéndose por la inferior hasta que el inducido se roza y se destruye. Ahora se mide por medio de las calas, tiras flexibles de latón de distintos gruesos con las que se reconoce si el entrehierro es el suficiente y el roce no llega á producirse y se evita la avería. Sin el recorrido no se sabe si las escobillas están bien, ó están mal; si la presión de los muelles de los portaescobillas es la adecuada; si los cables se hallan en buen ó mal estado, ni cuál sea el de las bobinas, ni el de los automáticos, ni el de los fusibles, ni el de los trolleys, ni el de las masas polares; ni si se ha aflojado un tornillo, ó se ha perdido una tuerca, tuerca ó tornillo que produce muchas veces la destrucción del motor. El recorrido, en fin, previene todas ó la mayor parte de las averías, que antes no podían prevenirse sino lamentarlas cuando ocurrían y remediarlas como buenamente se pudiera. Hoy se hace el recorrido empleando en él dos cuadrillas, una para el recorrido de la parte eléctrica y otra para el de la mecánica, con un Jefe ó encargado cada una de ellas y cuatro ayudantes la primera y tres ayudantes la segunda, cada cual con su misión bien definida y su responsabilidad bien determinada, de suerte que la Dirección desde su despacho sabe quién es el responsable de toda avería producida por culpa ó negligencia, é impone el debido correctivo.

Para terminar lo que respecta al material móvil, os diremos somerisimamente, pues va adquiriendo este trabajo mayores proporciones de las que pensáramos, que se está arreglando la carrocería de los coches tractores y remolques, haciendo completamente nueva la de los que la necesitan, carrocería que irá pintada de blanco desde luego, la de aquellos coches en los que se haga trabajo de carpintería, arreglo ó renovación. Los coches cuya carrocería está en buen estado continuarán por ahora barniza-

dos, con sólo el techo esmaltado de blanco, para ser pintados más adelante. Nos hemos decidido por la pintura, — en todo el mundo los tranvías van pintados, — porque preserva mejor el material y aumenta su duración y permite utilizar cualquier clase de madera económica; y por el color blanco, por su mayor visibilidad, que disminuye los accidentes.

Para los remolques se han adquirido ruedas nuevas, se están arreglando las suspensiones, equilibrando los frenos, modificando los enganches, ajustando los bastidores de las ventanas y colocando los cristales lo mismo que en los tractores, con repiso de goma. Con todo ello se evitarán las violentísimas sacudidas y el ruido infernal de los remolques, verdaderamente inaguantable.

Se están construyendo cajas para los tractores de mercancías, y haciéndose intercambiables los trucks, para usarlos indistintamente, con mercancías ó con viajeros, con jardineras ó con coches cerrados, y lo mismo en los remolques.

Los vagones declarados inútiles han sido reparados quedando como nuevos.

Tanto en éstos, como en los remolques, como en los tractores, se ha dedicado atención preferente á los frenos y especialísima á los engrases. Modificando sus cajas, procurando un perfecto ajuste de juntas y cojinetes, cortiendo las ranuras ó canales de éstos que arrojaban al exterior, y lo que es mucho peor, dentro de los inducidos el aceite, hemos conseguido, junto con procedimientos psicológicos y de persuasión y conveniencia de los obreros engrasadores, la reducción de lubricante de 70 kgs. al día, á un promedio diario de 12 kgs. que tenemos la seguridad de reducirlo aún más.

Y no es eso sólo, con ser mucho. Es que el aceite que se consume fuera del estrictamente preciso, es una de las principales causas de averías de los inducidos, en los que se deposita mezclado con polvo, ó con carbón. Se depo-

sitaba, mejor dicho, pues ya se ha hallado el medio de impedir la entrada del aceite en los inducidos.

4. — Edificios. Hemos procedido á la construcción de cierras en los cocheros y á reforzar los de la Fábrica y Talleres para la indispensable seguridad de los mismos. Se ha habilitado el edificio que la Compañía posee en Herrera, para instalar en él un taller de reparación de vagones y remolques. Se han construido los fosos necesarios para el recorrido de los coches; el taller de pintura, dispuesto de manera de conseguir la alta temperatura necesaria para semejante trabajo; el cuarto de herramientas; el de la soldadura eléctrica; la fundición de metales, que representa una economía en los gastos de explotación y una mejora indiscutible en los elementos de la misma. Ya que en la fundición se hacen trabajos que antes encargábamos fuera, y utilizando para ello el material inservible y de deshecho, la zocata, se funden en bronce muchas piezas que antes se hacían de acero y metal antifricción, de mejor calidad y á más bajo precio que éstas, y de más duración, y obtenidas con toda la rapidez que se requiera; el cuarto del alambique, en el que con un aparato *home made*, de construcción casera, y aprovechando elementos viejos y empleando como combustible basura y residuos, se destila el agua necesaria para la batería de acumuladores, para destilar la cual se encendía hasta ahora una de las calderas de vapor, con el considerable gasto consiguiente. Se han reformado las Oficinas, se ha establecido un despacho para el Jefe de Movimiento y otro para los Inspectores, y la habitación de Conductores y Cobradores. Se ha transformado y ampliado el Almacén, estableciendo otro especial para los aceites. Se ha modificado la instalación de los Talleres, separando las distintas secciones de ajustadores, tornos, fraguas, etc., y se ha habilitado un despacho para el Técnico, dotándolo de algunos aparatos de fabricación propia, para realización de pruebas y regulación ó tatará de automáticos. Se va á proceder á la instalación de

extintores de incendios, y á la de vias en el patio, por resultar insuficientes las cocheras.

5.— Fábrica.— Nos hemos ocupado con el más minucioso detenimiento de la Fábrica de energía eléctrica, factor tan importante de la explotación y que está llamado á tener un interés vitalísimo para la Empresa, si llegara el día de hacernos cargo de la explotación del salto del señor Elósegui, que tan grandes beneficios nos reportaría. Dicho señor cuya competencia y seriedad no necesitamos ponderar, en cálculos hechos por bajo, da como segura la reducción del costo de la energía, á la mitad del actual.

Para obtener del salto los beneficios que con tanto fundamento se esperan, precisa poner á la Fábrica en condiciones de irreprochable funcionamiento en cuanto á seguridad y rendimiento se refiere. Carecía de las indispensables protecciones eléctricas é inmediatamente hicimos una instalación provisional, mientras en nuestros propios Talleres se prepara otra absolutamente eficaz y definitiva, para lo que proyectamos una pequeña ampliación de la sala de máquinas, donde poder colocar en un frente único los aparatos de manióbra de corriente alterna y re-formar el cuadro de distribución de continua, dotándolo de todos los interruptores hoy diseminados. Se van á adquirir un voltmetro-ampereímetro registrador que marque en la misma cinta el voltaje y el amperaje, la interpretación oportuna de cuyas indicaciones dará resultados muy provechosos para vigilar y abaratar la producción ó transformación de la energía eléctrica y la conservación de la maquinaria y accesorios, é indirectamente para la vigilancia del movimiento de los coches en la línea; aparatos automáticos ó fusibles en cada cable de salida ó feeder de alimentación, con el fin de que las sobrecargas de cada línea no afecten al servicio general; un manómetro-registrador y un contador para el agua de alimentación, para instalarlo en la tubería de impulsión, como medios de inspeccionar el rendimiento del carbón y de las máquinas de vapor.

habiéndose adquirido al mismo objeto una báscula con la que pesar el carbón que no se pesaba.

Se han reconocido y probado las calderas que se decía ofrecían peligro, cerciorándonos de su perfecto estado de conservación y seguridad. Se han corregido numerosas fugas, y la extraordinaria tensión de las correas, en cuya conservación interesa poner especial esmero. Se han modificado las tuberías de purga de las calderas, haciéndola visible, cosa necesaria para conocer las incrustaciones de éstas y evitarlas por medios adecuados. Las incrustaciones que tenían, que, además del peligro, producen un mayor consumo de combustible, han sido combatidas con éxito con el empleo de un desincrustante eficaz é inócuo. Se ha procedido al arreglo del motor de la bomba y de su resistencia y á reforzar los cables de trabajo que se calentaban peligrosamente, hecho conocido al que no se concedía importancia, temiéndola muy grande.

6.— Batería de acumuladores.— Tan importante elemento de trabajo estaba deficientísimamente entretenido, hasta el punto de no llegar al tercio de su capacidad. Se ha reclamado á la Casa Tudor, encargada de su conservación, y á sus expensas se está procediendo á la reparación de la batería.

7.— Talleres.— Se ha establecido en ellos, como ya en el capítulo de «Edificios» hemos indicado, el cuarto de herramientas, de cuyo funcionamiento y ventajitas os vamos á hablar ahora. Se halla al frente de él un encargado, obrero especializado, competente y metódico, cuya misión es mantener el costoso instrumental de Talleres en perfecto estado, para su utilización inmediata por el obrero que lo necesite, quien recoge la herramienta, mediante recibo que acredita en poder de quién está, á los efectos de exigirle responsabilidad cuando proce-da, ó entregue la desahogada ó estropeada para que el encargado la afíle ó arregle, sin que el obrero pierda el tiempo, ni la máquina

esté parada mas que el brevisimo indispensable para la sustitución de una herramienta por otra.

Se ha adquirido y se está instalando un equipo de soldadura eléctrica sistema Quasi-Arc, que nos permitirá arreglar y utilizar material dado por inútil.

Igualmente hemos adquirido y se halla trabajando con muy buen resultado, como ya hemos dicho, el martillo pilón.

Un torno para ruedas que ha llegado estos días y que aún está sin montar.

Una máquina para piedras esmeril.

Un mecanismo para utilizar la cepilladora como máquina para aserrar metales.

Un taladro eléctrico.

Ventiladores mecánicos para las fraguas, con la supresión consiguiente de personal.

Una máquina universal de carpintería.

Una regresadora.

Se ha adquirido un motor de mayor potencia, por ser insuficiente el que existía, dado el aumento de maquinaria.

Se han sustituido los antiguos bancos de ajuste, con sus cajones clásicos, nidos de basura y escondrijos de trabajos particulares, por otros sin cajones, con herramienta individual colocado en pequeños armarios con tela metálica, sujetos en la pared.

En el Taller de bobinaje se ha hecho desaparecer la fragua, que alimentada con carbón vegetal cubría con su polvillo, cuerpo buen conductor, todos los materiales necesitados de un perfecto aislamiento y defectuosamente aislados.

Se ha construido una estufa eléctrica graduable para secar en ella, a temperaturas superiores a cien grados, otro aparato, para el barnizado mecánico del mismo, que antes se colocaba sin barnizar, y multitud de accesorios y herramientas para reparar y utilizar con provecho material que se conceptuaba inútil; para rebajar las

micas de los colectores, operación que aumenta considerablemente la duración de los mismos, al permitir el uso de escobillas más blandas que desgastan mucho menos el cobre de las delgas; para la colocación de las bobinas sin forzarlas y sin estropear su aislamiento; para el lavado con gasolina de los inducidos, etc. etc. Se emplea diversidad de barnices, de esmaltes aislantes, de productos incompatibles. En una palabra, se procede en todas las labores del bobinaje con una escurpulosidad tal que, como os decimos antes, se podrán presentar nuestros trabajos como modelo.

8.—Movimiento.—En la sección de Movimiento se ha conseguido, por de pronto, la regularidad del servicio, que en la explotación del Tranvía es factor más importante que la abundancia del mismo. Vale más, agradece el público mas y es de más rendimiento un servicio menos frecuente, pero á la hora exacta, que otro que se dé más á menudo, pero con irregularidad. Tenemos establecida la regularización automática en la línea general y en virtud de ella si un coche se retrasa, es sustituido por otro que sale de las cocheras á cubrir en la Alameda ó en Pasajes ó Rentería, la salida del que llega con retraso. Para el mismo fin hemos creado el cargo de Jefe de salida, establecido en la Alameda, para que los servicios que no pasan por Alegoría funcionen también regularmente.

Hemos restablecido la Inspección, que de hecho no existía, y se verifica por medio de horarios combinados y variables no conocidos por el personal, que no sabe cuándo va á ser inspeccionado, ni si á los cinco minutos de haber sufrido una inspección va á ver aparecer otro Inspector en el mismo recorrido, quien á su vez tampoco sabe el servicio que va á hacer hasta el momento de prestarlo, como tampoco conocen el suyo Conductores y Cobradores hasta el día antes, habiéndose establecido la rotación de los turnos en virtud de la cual varían diariamente los de todo el personal, que no presta dos días seguidos servicio

en la misma línea, ni con el mismo compañero, para evitar coincidencias y combinaciones, inconvenientes para los intereses de la Empresa.

Se ha logrado aumentar considerablemente el número de unidades motoras en disposición de prestar servicio y su rendimiento, ya que podrá cada motor transportar dos y hasta tres remolques, salvando perfectamente las pendientes de Pasajes y Rentería. Os haréis cargo de la importancia grande que ello tiene.

Se han establecido las horas de ruta de los Conductores, que tienden á conseguir la disminución del número de averías y la corrección de los defectos del material, pues se anotan en las hojas las anomalías que se observen, los saltos del automático, con indicación de las columnas en que se produzcan, los del trolley con determinación del sitio, etc., y de las deficiencias y desperfectos que tenga el coche en cualesquiera de sus elementos. Sirve además la hoja de ruta para inspeccionar al Inspector, sin que padezca el principio de autoridad, ni se resienta la disciplina, pues anota en la hoja la hora y el sitio en que se hace la Inspección, y se ve si coinciden con el servicio que corresponde al Inspector, con arreglo á su horario.

Los nuevos indicadores han de facilitar, aun para los que no saben leer, el conocimiento del coche que necesitan utilizar.

Consecuencia de lo que hemos dicho respecto al servicio de Movimiento, especialmente la regularidad y la inspección, es el considerabilísimo aumento de recaudación en lo que va de año que, si al imprimirse la Memoria pública era de 60.000 pesetas, ayer 29 de Marzo, excedía de 80.000.

9.—Personal.—Hondas preocupaciones ha producido al Consejo la cuestión del personal de la Compañía, cuyo manejo es de una dificultad indiscutible en los tiempos que corremos. Siendo indispensable para una

buena explotación, no la lucha, sino la armonía y la cooperación de todos, se ha procurado buscar la del personal, excitando la conveniencia individual, que no es incompatible con la de la Empresa, sino coincidente.

Se han establecido gratificaciones mensuales y anuales para los Conductores que menos averías tengan en el mes y en el año; para los Cobradores que mayores recaudaciones hagan; para los Inspectores que más errores descubran; para diversos agentes los días en que no se produzcan averías y la recaudación exceda en 250 pesetas á la de igual día del año anterior, asegurando así la cooperación en el esfuerzo, tan difícil de conseguir en los negocios industriales.

Los jornales de Conductores y Cobradores, entre los que se ha establecido una diferencia de 0,25 pesetas tienen sus aumentos automáticos individuales, de manera que no coincidan las fechas de ellos.

Esto por lo que respecta al personal de Movimiento. En cuanto al personal de Talleres se le conceden gratificaciones ó primas por trabajos que ejecuten en determinadas condiciones de perfección, y en menos tiempo del normal, y las que ya conocéis por economía de lubricantes.

Para todo el personal se ha establecido la recluta gratificada de nuevos agentes, con el fin de interesar á los empleados en la estabilidad de los nuevos que se admitan al trabajo y en la propia estabilidad y la selección de éstos. Todo agente que recomiende á otro recibe una gratificación si el recomendado permanece al servicio de la Compañía tres meses, y otra mayor al cumplirse el año, si el recomendado sigue también al servicio de la Compañía.

No se admite á ningún obrero sin llenar de su puño y letra la petición de empleo con minuciosidad de datos y requisitos. Y no os repetimos lo que en la Memoria impresa os hemos dicho ya á este respecto.

10.- Almacén.—El almacén constituye la parte más importante de las explotaciones de Tranvías, pues bien organizado asegura la marcha regular, económica y segura de esta clase de negocios. Con el funcionamiento automático del almacén se consigue el aprovisionamiento oportuno de los diferentes artículos en las mejores condiciones posibles de precio y calidad, asegurando la buena marcha de todos los demás servicios y la inspección directa, minuciosa é inevitable de cada artículo y el orden más severo y la más rígida disciplina en cuanto á compras y gastos, cantidades, calidades y pertinencia del empleo y, como consecuencia, la reducción de los gastos de explotación.

¿Cuál es este funcionamiento automático? Os lo vamos á explicar brevemente.

A cada artículo se le extiende su padrón, digámoslo así, es decir su tarjeta de matrícula individual, con todas las indicaciones precisas: lo que es, su destino (para Taller ó para la Fábrica, ó para Movimiento, etc., sin que pueda nunca emplearse en otro diferente del que tenga señalado), su clase, dimensiones, peso, color, equivalencias, etc., con saldo constante (lo que habla, lo que se saca, lo que queda); con indicación de máximo y mínimo; máximo la cantidad de la que según el mayor ó menor consumo del artículo, no debe exceder el pedido; mínimo la cantidad llegada la cual es preciso reponer el artículo. El mínimo está fijado de manera de tener tiempo suficiente para pedir ofertas y efectuar las compras mediante pequeños concursos, teniendo en cuenta el informe del jefe de Servicio respectivo, los precios, las calidades y los plazos de entrega. A cada tarjeta de matrícula corresponde su tarjetilla, con indicaciones análogas, que va colgada del estante en que se encuentra el artículo respectivo.

Decidida por la Dirección la compra de un artículo, previos los requisitos indicados de informe técnico y con-

curso entre diversos proveedores, la relación de los cuales va en la misma hoja de propuesta, se hace el pedido, firmado precisamente por el Director, inicia firma autorizada, en tres hojas de distintos colores, para evitar equivocaciones, quedando una en Oficinas y otra en Almacén y entregándose la tercera al proveedor, que forzosamente ha de presentarla con el artículo, sin cuyo requisito no es éste admitido en Almacén. En éste se llevan los correspondientes talonarios de entrada de Almacén, en hojas duplicadas de dos colores, y no sale ni un tornillo sin el indispensable vale de salida, autorizado por el jefe ó encargado competente.

Las matrículas se hallan debidamente clasificadas, con indicación precisa de su situación, con lo que facilísimamente se encuentra el artículo que se desea.

La complejidad de este servicio salta á la vista, pero no es menos visible su eficacia que reside, no sólo en la ordenada colocación de los efectos, sino principalmente en la fiscalización que por medio de las tarjetas realiza la Dirección, á cuya vista no puede escaparse nada de cuanto entra ó sale en Almacén, y de cuanto en los distintos servicios se invierte, vigilando el adecuado empleo de cada artículo, la reducción posible de su consumo, la inutilidad de algunos, la necesidad de otros, la mayor duración de unas calidades, la inconveniencia de otras, en fin, todo cuanto necesita saber para proceder con perfecto conocimiento de causa.

A este orden admirable se ha pasado con una rapidez pasmosa, del desorden y el desconcierto en que encontrámos el Almacén.

A pesar de la aparente complicación del sistema, abandonado el puesto de Almacenero por el que lo desempeñaba, se le sustituyó en el acto sin la menor perturbación, pudiéndose con toda verdad decir que el Almacén funciona automáticamente.

11.—Oficinas.— La primera medida del Consejo fué establecer un plan completo y minucioso de organización y proceder inmediatamente á su desarrollo.

La organización de un Tranvía es quizás el caso más completo y difícil que se comozca, por ser una industria que abarca diversas industrias y ser múltiples los aspectos de los distintos negocios que integran el de su explotación.

La organización ha de extenderse á todo, ha de abarcar las distintas secciones y servicios por el intermedio de las Oficinas, que son como el centro nervioso por el que se transmiten todos los movimientos y se reciben todas las sensaciones; el centro que presenta á la Dirección, con la oportunidad debida, los informes, las noticias, los datos estadísticos indispensables para la adopción de las determinaciones que procedan en orden á la defensa y el fomento de los intereses sociales.

La organización industrial, la moderna organización y dirección científica del trabajo requiere en los que mandan condiciones especiales para imponer su voluntad sin titubeos, discusiones, rectificaciones, ni pérdida de tiempo, lo que sólo se consigue con el conocimiento profundo, por parte del que dirige, de todos los detalles, aun los que pudieran creerse nimios, y mediante el auxilio constante del Jefe al subordinado, para que éste no vea un enemigo en su superior jerárquico, sino por el contrario el mejor amigo y el protector y auxiliar más eficaz y constante. Empleando un símil de mecánica, la organización, en su aspecto directivo, es la rueda catalina que mueve á todas las demas del mecanismo con la fuerza ó velocidad que cada una necesita para su especial trabajo; y en símil musical, el Director de Orquesta que produce obras armónicamente bellas, aparentemente tan sólo con el leve movimiento de una batuta, pero en realidad con un intenso trabajo cerebral y con la cooperación penosamente conseguida de todos sus subordinados, la torpeza de uno sólo de los cuales basta para destruir la belleza del conjunto.

Una buena organización exige como condición indispensable, según decimos antes, la cooperación de todos en el esfuerzo, para conseguir el fin que se persigue.

Las Oficinas se hallaban en estado caótico. Hoy cumplen con verdadera eficacia la misión que les es peculiar, y sirven de lazo de unión entre todos los servicios, presentando el adecuado auxilio á aquellos que lo necesitan. Se han modificado radicalmente, en modificación que abarca desde su decorado hasta los datos estadísticos al parecer más insignificantes, contribuyendo notoriamente á mejorar la explotación, aumentando considerablemente su rendimiento y reduciendo gastos y averías.

Entre las modificaciones establecidas figuran las siguientes como más importantes: Las Ordenes de Dirección numeradas, registradas y clasificadas. Clasificación y archivo de la correspondencia por el sistema decimal, que hemos sido los primeros en aplicar industrialmente, y que ofrece varias importantes ventajas, una de ellas la de unir los métodos numérico, alfabético, geográfico y de asuntos, permitiendo además una clara subdivisión, tan minuciosa como requiera cada caso. Registros de acuerdos del Consejo, de personal, de proveedores, de Accionistas y Obligacionistas, de planos, de croquis, de tarjetas de instrucciones, de hojas de trabajo, de ejes, de inductidos, de vencimientos de giros, de catálogos y otros más. Estadísticas mensuales y diarias de recorrido de cada coche, de sus diversos consumos (electricidad, aceite, materiales, etc.), de averías, de accidentes, de recaudación, de kilometraje, de viajeros y otros diferentes datos.

12.—Contabilidad.— En contabilidad hemos adoptado la clasificación recomendada como más perfecta por el Congreso de la Unión Internacional de Tranvías, de la que formamos parte.

Habría para extenderse aun otro tanto, explicando el funcionamiento de las Oficinas, pero harto hemos molestado vuestra atención, á la que sometemos para terminar unos datos que juzgamos de verdadero interés.

Por la Comisión Técnica, en el informe presentado de acuerdo con el mandato de la Junta general que la nombró, se presupuestaba para el primer año de trabajos de reconstitución social, la suma de *setecientas mil pesetas*. Merced al nuevo plan se han gastado tan sólo 125.397,95 pesetas, es decir, el 17,91 por 100 de lo que calculaba la Comisión Técnica. Categóricamente afirmamos que, subsistiendo los viciosos procedimientos que hemos desterrado, ni aun gastando más de las 700.000 pesetas, se hubieran alcanzado los satisfactorios resultados obtenidos, que son el resultado exclusivo de los nuevos procedimientos, de la severa organización que hemos impuesto en todos los servicios y en todos los trabajos, desde los más sencillos administrativos, hasta los más difíciles de la compleja técnica industrial.

No tacheis de immodesto autopanegrífico el trabajo de que os hemos dado lectura. No es más que la relación, —sin el menor ánimo de crítica para nadie,— de lo hecho y lo deshecho desde que nos honrásteis hace un año nombrándonos Consejeros. Nuestra participación no es otra que la buena voluntad y el entusiasmo con que hemos secundado á quien ha hecho el milagro: don Luis Soria, competentísimo organizador ferroviario, á quien es de justicia rendir homenaje de admiración y agradecimiento. Compenetrados con él hemos procurado, en labor intensa de asimilación, aprovechar sus enseñanzas que no serán

cosa efímera, como alguno pudiera pensar, sino de resultados duraderos, ya que es de esencia en la organización adoptada, en los procedimientos seguidos, la permanencia de la obra, que subsiste impercedera aunque las personas cambien ó desaparezcan.

San Sebastián 30 de Marzo de 1921.

RAMÓN MACHIBARRENA, *Presidente*; PEDRO C. BIRACUREN, *Vicepresidente*; JOSÉ ELÓSEGUI, LUIS DIEZ DE GÜEMES, FERNANDO SALAZAR, *Vocales*; JAIMÉ DE EGAÑA, *Director*.



Ficha 115.

Rufino Rodriguez Gonzalez

38

casado

Burgos

Burgos

tranviario

Rafael

Ignacia

Casa Ibarbia-Herrera-Alz

Primeramente trabajó de peón en la Casa Fernando Nicolás de Pasajes.

Ingresó en la Cia. deñ Tranvia de cobrador el 25 de Julio de 1929.

Afiliado a la UGT. En Octubre de 1934 secundó la huelga reanudando el trabajo militarizado.

En Febrero de 1936 votó al Frente Popular.

Le sorprendió el Glorioso Movimiento en esta ciudad, trabajando de cobrador en la Cia. del Tranvia incautada por el Frente Popular.

Evacuó esta ciudad el 12-9-36 a Bilbao, donde estuvo trabajando de cobrador de Tranvias y en obras particular, evacuando también el 19-6-37 a Santander donde también estuvo trabajando en la Cia. de Tranvias de aquella plaza, habiendo regresado a esta ciudad, desconociéndose actualmente su domicilio.

Moralidad profesional: cumplió.

Simpatizante del Frente Popular.

6-6-38- Informantes: Sr. Ibarbia: Subdirector
Sr. Sarriegui-Cajero
Sr. Becerra- Inspector.

Documento nº 26: Informe de depuración del cobrador Rufino Rodríguez González. Pese a que solamente fue considerado simpatizante del Frente Popular, al finalizar la contienda no recuperó su trabajo en la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo, Compañía del Tranvía de Sebastián. Expedientes de personal.

Ficha 73

Jesús Vizcaino Arancon

52

casado

Tafalla

Navarra

tranviario

Anastasio

Isabel

Callejon de Amara 13-1º

Primeramente trabajó en la Sdad. Hispano Americana y en el Ayuntamiento.
Ingresó en la Cia. del Tranvia de cobrador el 15 de Diciembre de 1925.
En Octubre de 1934 secundó la huelga reanudando el trabajo militarizado.
Afiliado a la UGT y de ideas izquierdistas.
En Febrero de 1936 votó al Frente Popular.
Le sorprendió el Glorioso Movimiento en esta ciudad, trabajando de cobrador en la Cia. incautada por el Frente Popular, hasta el 12-9-36 día en que evacuó esta ciudad.
Tiene un hijo llamado Manuel Vizcaino que estuvo de Teniente en el frente con los rojos.
Moralidad profesional: cumplió.
ROJO.

6-6-38-

Informantes: Sr. Ibarbia-Subdirector
Sr. Sarriegui-Cajero
Sr. Becerra-Inspector

Documento nº 28: Informe de depuración del cobrador Jesús Vizcaino Arancón. En este caso, la calificación política es la de «rojo». Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo, Compañía del Tranvía de Sebastián. Expedientes de personal.

Ficha 122.

Pedro Marcos Moreno

31 soltero Navalmoral de la
Mata- Cáceres-
Tranviario Ruperto
Celedonia Primero en IRUN y des-
pués en San Sebastián (se ignora
la calle.)

Primeramente trabajó en Bergareche Hnos de Irun.
Ingresó en la Cia. de Cobrador el 20 de Julio de
1930.

En el mes de Mayo de 1931 era Secretario del
Sindicato Tranviario UGT. En Octubre de 1934
secundó la huelga. En Febrero 1936 votó al F.P.
Afiliado a la UGT. En Julio de 1936 fué nombrado
Delegado para el Congreso de la UGT que se iba
a celebrar el 19-7-36.

El Glorioso Movimiento en esta ciudad, trabajando
en la Cia. como cobrador hasta el 12-9-36 día
que evacuó.

Moralidad indeseable. MUY ROJO-

6-6-38- Informantes: Sr. Ibarbia-Subdirector
Sr. Sarriegui-Cajero
Sr. Becerra-Inspector

Documento nº 29: Informe de depuración del conductor Pedro Marcos Moreno. En este caso, la gama cromática de la calificación política alcanza la intensidad de «muy rojo». Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo, Compañía del Tranvía de Sebastián. Expedientes de personal.

COMPAÑIA DEL TRANVIA DE SAN SEBASTIAN

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION

PRESENTA A LA

JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

DEL DIA 1 DE MARZO DE 1937.

EJERCICIO DE 1936.

Documento nº 31: Memoria de la Compañía del Tranvía de San Sebastián correspondiente al ejercicio de 1936. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo, Compañía del Tranvía de Sebastián.



Señores Accionistas:

El resultado del ejercicio de 1936 es el siguiente:

	PESETAS
Ingresos	1.165.364,76
Con disminución de Ptas. 702.151,68 con relación a los habidos en el año anterior.	
Gastos	911.131,17
Con disminución de Ptas. 286.274,62 sobre los del anterior ejercicio.	
Beneficios	254.233,59
Con disminución de Ptas. 415.883,06 respecto a los obtenidos en el ejercicio de 1935	

Coefficiente de explotación.

78,18 por 100 contra 64,11 por 100 en 1935 El coeficiente mínimo mensual corresponde a *Noviembre* que fué de 61,80 por 100.

Movimiento de trenes y viajeros.

Se ha dispuesto durante el año de 50 coches motores y 40 coches remolques de viajeros, produciendo una circulación de 1.106.658,5 automotores kilómetros y 464.642,8 remolques kilómetros; en junto, 1.571.301,3 coches kilómetros, correspondiendo a cada coche kilómetro una recaudación de 0,703 Ptas.

4 Compañía del Tranvía de San Sebastián		5	
<p>El número total de viajeros transportados en el año ha sido de 1.484.114, correspondiendo la máxima circulación al 12 de Julio con 57.439 viajeros y pesetas 16.010,20 de recaudación.</p> <p>La recaudación y circulación mínimas corresponden al 15 de Septiembre con 157415 pesetas y 10.936 viajeros.</p> <p>El promedio diario de recaudación por viajero ha sido en el año de 8710,35, en el mes de mayor recaudación, Septiembre, de 4286,87 y en el de menor recaudación, Octubre de 2210,04</p>			
Distribución de beneficios.			
INGRESOS		Pesetas	
Productos de la Explotación ..	1.165.364,76		
A deducir: gastos generales de Explotación, entretenimiento y reparación ...	911.131,17		
Intereses	94.830,43		
Impuesto de transportes	23.175,20		
Beneficio	1.028.136,80		
Remanente de la explotación de autobuses	8.495,78		
Total	145.723,74		
Remanente del Ejercicio anterior	84,00		
Beneficio líquido	145.807,74		
=====			
Cuyo reparto os proponemos sea			
Dividendo 3 por 100 sobre dos millones quinientas mil pesetas del capital acciones	75.000,00		
Para atenciones estatutarias. Para pago de impuestos	8.743,42		
Para amortización de cuentas del activo	15.000,00		
Remanente para el próximo ejercicio de 1937	47.000,00		
Total	64.322		
	145.807,74		
	=====		

Memoria del Ejercicio de 1936

ORDEN DEL DIA

1º. Lectura y aprobación de la Memoria que presenta el Consejo de Administración de la Compañía.

2º. Aprobación de las cuentas del Ejercicio y del Balance Inventario de la Sociedad en 31 de Diciembre de 1936, previo dictamen de la Comisión revisora de cuentas.

3º. Aprobación de la distribución de beneficios en la forma propuesta, y

4º. Nombramiento de la Comisión revisora de cuentas para el Ejercicio de 1937.

San Sebastián, 31 Diciembre de 1936.

Ramón Machimbarrena, Presidente. José de Egaña, Vicepresidente. Ladislao Echalde, José María Oa, Vocales. Jaime de Egaña, Director.

Balance-Inventario formado en 31 Diciembre de 1936

A C T I V O	Pesetas
Instalaciones	3.693.378,65
Acciones de Berchín	1.225.000,00
Electra de Berchín c/c.	92.842,74
Caja	186,39
Banco Guipuzcoano y Ibañeta de ahorro	45.004,27
Valores en Cartera	948.760,50
Deudores varios	18.957,63
Compañía Tranvía Tolosa	28.113,32
Almacén	93.971,51
Acciones en cartera	1.500.000,00
Depositos provisionales	27.449,55
Reconstrucción	1,00
Fundación a amortizar	1,00
Economato	5.000,00
Pago de impuestos	3.202,67
Quebranto Frente Popular	19.600,00
Cuentas transitorias	13.998,60
Donativos	31.500,00
Anticipos al personal	36.285,00
7.784.143,31	7.784.143,31

P A S I V O	Pesetas
Capital	4.000.000,00
Obligaciones	3.485.500,00
Obligaciones amortizadas	500,00
Cuentas corrientes (suministros, trafores)	2.312,67
Obligacionistas	3.837,64
Dividendo activo	6.710,00
Cuentas pendientes	29.293,20
Renovaciones y diversos	43.568,02
Quota de Autobuses	66.754,04
Pérdidas y Ganancias	145.907,74
7.784.143,31	7.784.143,31

INGRESOS DE EXPLOTACION-AÑO DE 1936

S E R V I C I O S	Importe en pesetas	Tanto por ciento
Recaudación: Viajeros.....	1.104.436,80	94,82
» Mercancías.....	483,00	0,04
Anuncios.....	10.433,07	0,94
Pedaje.....	48.771,97	4,18
Ingresos eventuales.....	200,00	0,02
Total de ingresos de 1936.....	1.164.224,84	100,00
Ingresos en 1935.....	1.861.522,44	
Diferencia en menos en 1936.....	702.174,68	

Documento nº 32: Relación de donativos realizados por la Compañía del Tranvía de San Sebastián a causas afines a los rebeldes (1936-1939)		
Año	Donativo	Importe (pesetas)
1936	Suscripción Nacional	25.000
1936	Columna Sagardía	2.500
1936	Periódico falangista <i>Unidad</i>	1.000
1936	Confección de capotes para el Ejército	1.000
1936	Damnificados de Irún	1.000
1936	Aguinaldo del Soldado	1.000
1936	Aguinaldo del Soldado	1.000
1937	Cruz Roja	100
1937	Comedores de Invierno	600
1937	Pascua del combatiente	500
1937	Revista falangista <i>Vértice</i>	250
1937	Cruz Roja	100
1937	Damnificados de Getafe	100
1937	Festivales benéficos	148,80
1938	Monumentos a Calvo Sotelo y el General Mola	350
1938	Festivales benéficos	1.427,40
1938	Auxilio Social de Rentería	550
1938	Huérfanos de Guerra	300
1938	Asistencia a Frentes y Hospitales	1.900
1938	Organizaciones juveniles	250
1938	Ciudades liberadas	250
1938	Cruz Roja y antituberculoso	250
1938	Aguinaldo del Soldado	2.000
1939	Centenario de la Virgen del Pilar	1.000
1939	Auxilio Social de Rentería	750
1939	Organizaciones juveniles	100
1939	Cruz y Fiesta de la Flor	250
1939	Asociación de Padres de Familia	250
1939	Aguinaldo al Obrero en Paro	200
1939	Diversos festivales benéficos	137,50
Total		44.513,70

Fuente: AMVF, Fondo CTSS, *Memoria privada*, 1936, p. 10, 1937, p. 9, 1938, pp. 4-5 y 1939, p. 6.

COMPañIA DEL TRANVIA DE SAN SEBASTIAN

SOLICITUD DE TRANSFORMACION
DE LAS LINEAS DE TRANVIAS EN TRO=
LEBUSES

Documento nº 33: Solicitud de transformación de las concesiones de tranvías en trolebuses. Archivo General de la Administración, expediente 25/28649

EXCMO. SR. MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS.

Excmo. Sr.:

La Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A., con domicilio en esta ciudad de San Sebastián, en Ategorrieta, y en su nombre y representación D. Ramón Machimbarrena Blasco, Presidente de su Consejo de Administración, mayor de edad, provisto de cédula personal de clase 5ª, tarifa 1ª, nº132, en cumplimiento de acuerdo de la Junta general, adoptado el 1º de Marzo de 1941 según resulta del certificado que se acompaña, a V.E. respetuosamente expone:

Que esta Compañía es concesionaria y explota actualmente, las líneas de tranvías siguientes:

Desde San Sebastián (Alameda de Calvo Sotelo) hasta Rentería.

" " " " " " " " " Ventaberri.

" " " " " " " " " la estación de

los Ferrocarriles Vascongados.

Desde San Sebastián (Alameda de Calvo Sotelo) hasta la estación del Ferrocarril del Norte.

Desde San Sebastián (Alameda de Calvo Sotelo) hasta el barrio de Gros.

Dichas líneas forman parte de las concesiones siguientes:

1ª. Otorgada por la Excmo. Diputación provincial de Guipúzcoa para establecer un tranvía con tracción animal que partiendo del barrio del Antiguo (Ventaberri) de la Ciudad de San Sebastián, termine en la villa de Rentería.

Por R.O. de 11 de Mayo de 1886 el Ministerio de Fomento aprobó el correspondiente proyecto.

El 13 de Junio de 1890 se abrió totalmente la línea a la explotación.

2ª. Otorgada por R.O. de 27 de Julio de 1897 concediendo el cambio de tracción de sangre por la eléctrica de cable aéreo.

El 28 de Octubre de 1897 quedó establecida la tracción eléctrica en toda la línea.

3ª. Otorgada por R.O. de 10 de Abril de 1902 concediendo una ampliación de vías. Gaceta de Madrid de 16 de Abril de 1902.

El 3 de Noviembre de 1903 se abrió totalmente la línea a la explotación.

4ª. Otorgada por R.O. de 3 de Agosto de 1907 concediendo una ampliación de vías. Gaceta de Madrid de 15 de Agosto de 1907.

El 15 de Julio de 1908 se abrió totalmente esta línea a la explotación.

5ª. Otorgada por R.O. de 3 de Agosto de 1907 concediendo una ampliación de vías. Gaceta de Madrid de 16 de Agosto de 1907.

El 1º de Julio de 1912 se abrió totalmente esta línea a la explotación.

6ª. Otorgada por R.O. de 18 de Noviembre de 1914 concediendo una ampliación de vías al barrio de Gros.

El 15 de Julio de 1915 se abrió totalmente esta línea a la explotación.

La Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A., explota también la línea siguiente:

Desde San Sebastián (Alameda de Calvo Sotelo) hasta la estación del funicular del Monte Igueldo.

Esta línea, en el trayecto de San Sebastián, Concha a Miramar, utiliza el mismo recorrido que la línea de Ventaberri, continuando, desde Miramar, hasta la estación inferior del funicular, por un ramal concedido por R.O. de 6 de Septiembre de 1924, Gaceta de Madrid de 21 de Septiembre de 1924, a la Sociedad "Monte Igueldo".

De acuerdo ambas entidades, y a virtud de contrato, la instalación de este ramal de Igueldo fué hecha por la Compañía del Tranvía de San

Sebastián, S.A., la que igualmente lo explota con sus coches y personal.

Por parte de la Sociedad "Monte Igueldo" no existe inconveniente alguno en que la Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A. solicite la transformación de los servicios de tranvías a la estación inferior del funicular en otros equivalentes de trolebuses, según se justifica con el documento que se acompaña.

Todas las indicadas concesiones han sido otorgadas por el plazo de sesenta años.

Siendo por tanto concesionaria y explotadora de la red urbana de San Sebastián, y de la línea interurbana de San Sebastián, Pasajes y Rentería, esta Compañía de acuerdo con lo prescrito en el artículo 21 de la Ley de Trolebuses de 5 de Octubre de 1940, pretende la transformación de sus líneas tranviarias en otras equivalentes de trolebuses, de la categoría 4ª y clase C., o sean servicios públicos de viajeros y mercancías en caminos públicos, y propios, con línea aérea particular.

Considera esta Compañía que no es de aplicación, a la transformación de tranvías en trolebuses, lo preceptuado en los artículos 11, 12, 13 y demás concordantes de la Ley, por lo que solicita la transformación entendiendo que no ha lugar a concurso, garantía ni depósito, análogamente a lo ocurrido cuando se cambió la tracción de sangre por la de motor. Con idéntico criterio estimamos que no es precisa la información pública; sin perjuicio de que la Superioridad considere conveniente el informe de los Ayuntamientos afectados (San Sebastián, Pasajes y Rentería).

La instalación y explotación de las nuevas líneas, se efectuará con arreglo al Proyecto, Pliego de Condiciones Técnicas y Tarifas que se acompañan, proponiendo además a la Superioridad la aprobación de las siguientes condiciones particulares:

1ª. El plazo de concesión de cada una de las líneas de referencia, quedará prorrogado por veinte años más.

2ª. Se concederá a esta Compañía la exclusiva del transporte de viajeros y mercancías en el trayecto servido por las líneas mencionadas, sin perjuicio de que sigan circulando los servicios de transporte que actualmente gozan de verdadera concesión administrativa.

3ª. El plazo para iniciar las obras de las nuevas instalaciones será de dos meses, a partir de la fecha en que se comunique a la Compañía la aprobación de la transformación, quedando terminadas las obras y efectuada la adquisición del material móvil necesario, antes de los veinticuatro meses a contar de la misma fecha anteriormente mencionada. Los plazos expresados habrán de considerarse ampliados y prorrogados en cuanto circunstancias ajenas a la voluntad de esta Compañía impidan la adquisición de los elementos necesarios para las instalaciones o del material móvil preciso, y mientras subsistan dichas circunstancias.

4ª. Una vez en explotación la totalidad de una línea de trolebuses, el levantamiento de la vía correspondiente a la línea tranviaria equivalente o sustituida, será llevado a cabo por cuenta de la Compañía cuando la entidad propietaria del camino efectúe obras de reparación o renovación del pavimento en el mismo trayecto.

Caso de que la Compañía procediera al levantamiento de la vía antes de ser efectuadas obras de pavimentación, serán de cuenta de aquella, también, los gastos de reposición del pavimento al estado en que se encuentra actualmente.

5ª. Teniendo en cuenta que los autobuses no satisfacen en San Sebastián canon de conservación ni exacción análoga, los trolebuses quedarán exentos de dicho canon en la parte correspondiente a las vías municipales que recorran. En cuanto a las vías del Estado el canon será de 0,005 pesetas por tonelada y kilómetro, considerando al trolebús como un servicio regular de autobús clase A.

6ª. Mientras no se dicten disposiciones reglamentarias sobre la explotación de trolebuses, la Compañía llevará a cabo ésta sujetándose a

las normas que hoy rigen para la explotación de tranvías, salvo aquellas que resultan inadecuadas al nuevo sistema de transportes.

En consecuencia no será de aplicación el artículo 121 reformado del Reglamento de Policía de Ferrocarriles y Tranvías de 1878, sujetándose en lo que a velocidad se refiere a lo dispuesto en el Código de Circulación para los servicios de automóviles.

7ª. Se concederá a la Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A. la exención del pago de toda clase de impuestos y especialmente el de Derechos Reales, por ampliación de capital y reforma de estatutos, en el caso de que aquella se vea precisada a verificarlas para llevar a cabo la transformación en trolebuses.

Igualmente se le considerará exenta del pago de los Derechos Reales correspondientes a la transformación de las concesiones.

8ª. El material fijo y móvil sobrante de la explotación tranviaria, una vez efectuada la transformación, quedará de propiedad de la Compañía, pudiendo esta proceder a su venta, pero destinando los productos de ella al pago de los gastos que ocasione la instalación de trolebuses.

9ª. La Compañía seguirá disfrutando de todos los beneficios derivados de sus actuales concesiones tranviarias que no resulten expresamente anulados por las condiciones expuestas, y muy especialmente de las exenciones tributarias que hasta la fecha tengan concedidas.

10ª. La concesión se entenderá hecha sin perjuicio de tercero, quedando sujeta a todas y cada una de las condiciones preinsertas, y además a las que regulan las concesiones de tranvías de que se trata en cuanto sean compatibles con el nuevo servicio, así como a las prescripciones de la Ley General de Ferrocarriles y Tranvías y Reglamento para su ejecución, legislación de Obras Públicas, Transporte eléctrico, y a las del Código de Circulación, en cuanto viene aplicándose a la explotación de tranvías.

Por todo lo expuesto:

S U P L I C A A V.E. que, previos los informes que estime pertinentes, tenga a bien aprobar la transformación en líneas de trolebuses de las de tranvías relacionadas, todo ello de acuerdo con el proyecto y condiciones de que se ha hecho mención.

Dios guarde a V.E. muchos años.

San Sebastián, 18 de Marzo de 1941.

D. VICTORIANO IBARBIA ANABITARTE, SECRETARIO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LA COMPAÑIA DEL TRANVIA DE SAN SEBASTIAN, S.A.

CERTIFICO: Que en la Junta general extraordinaria de accionistas celebrada el día primero de Marzo de mil novecientos cuarenta y uno, se tomó, entre otros, el siguiente acuerdo:

.....

" 1º. Se autoriza al Consejo de Administración de la Sociedad a proseguir los trabajos y gestiones encaminados a conseguir y realizar la transformación de los actuales servicios de tranvías en otros equivalentes de trolebuses, con las ampliaciones necesarias de itinerarios a otras zonas."

.....

Y para que conste a los efectos oportunos, expido la presente certificación, con el visto bueno del Sr. Presidente, en San Sebastián a diez de Marzo de mil novecientos cuarenta y uno.

EL SECRETARIO DEL
CONSEJO DE ADMINISTRACION,

Vº Bº
EL PRESIDENTE
DEL
CONSEJO DE ADMINISTRACION



El Consejo de Administración de la Sociedad "Monte Igueldo" ha examinado, con todo detenimiento, el proyecto de transformación en trolebuses de los actuales servicios de tranvías a la estación inferior del funicular, que hoy funcionan por el ramal cuya concesión le fué otorgada a esta Sociedad por R.O. de 6 de Septiembre de 1924 y que, a virtud del contrato estipulado entre ambas entidades, la instalación la hizo la Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A, la que, desde su principio, lo explotó con su material y personal y continúa, desde entonces, explotándolo igualmente en la actualidad.

Me complace en comunicar a Ud. que, por parte de la Sociedad "Monte Igueldo", no existe inconveniente alguno en que soliciten Uds. y realicen dicha transformación, sino más bien nos veríamos muy satisfechos de que cuanto antes fuese realizado dicho proyecto pues redundaría en beneficio, no solo de esta Sociedad y del público que frecuenta el funicular, sino también de los vecinos que habitan en estos contornos y los del barrio de Ondarreta.

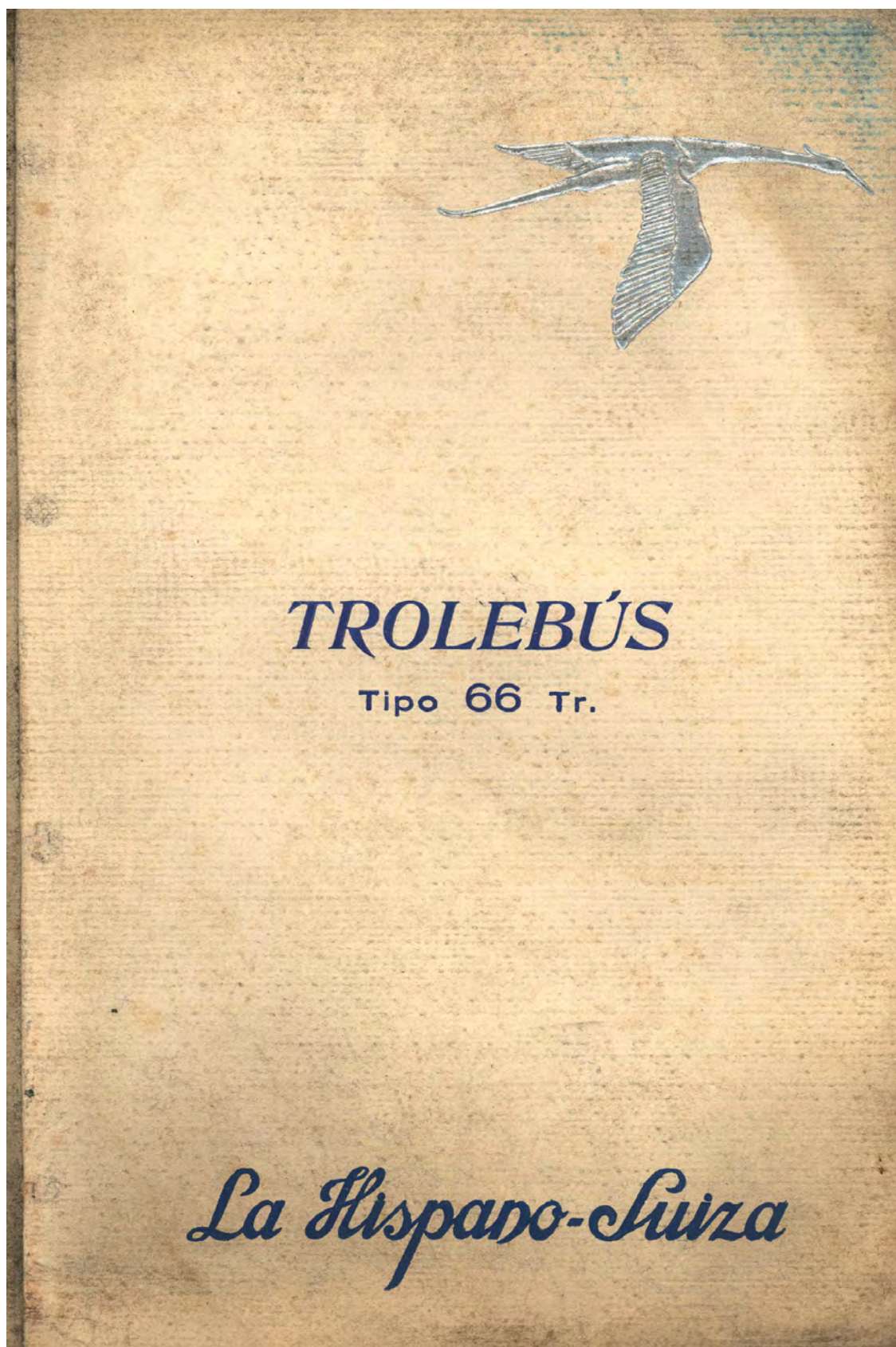
Dios guarde a Ud. muchos años.

San Sebastián, 12 de Marzo de 1941.

POR LA SOCIEDAD "MONTE-IGUELDO"
SU PRESIDENTE

SR. PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LA COMPAÑIA DEL
TRANVIA DE SAN SEBASTIAN, S.A.

SAN SEBASTIAN



Documento nº 34: Catálogo descriptivo de los trolebuses Hispano Suiza Tr66, primeros de construcción española, adquiridos por la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril

LA "HISPANO SUIZA"
Fabrica de Automoviles Saad Anon.
BARCELONA

Trolebús

Tipo 66 Tr.

Planos anexos:

H. 3159.- Carroceria para 60 pasajeros.- Escala 1:30

H. 3161.- Conjunto del chasis.- Escala 1:30

H. 3164.- Esquema instalacion de fuerza trolebus A-2

H. 3165.- Esquema electrico simultaneo del trolebus A-2

H. 3166.- Esquema instalacion de mundo del trolebus A-2

José Fullana Alcega *Director-gerente*

LA HISPANO SUI- ZA BARCELONA	TROLEBUS TIPO 66 CARACTERISTICAS	Hoja No. 1
Largo máximo del trolebus carrozado	mm. 9.050	
Ancho " " " "	" 2.490	
Altura máxima carrocería desde el suelo, (a plena carga	" 2.950	
Altura interior de la carrocería	" 2.100	
Distancia entre ejes (paso)	" 4.500	
Ancho de via delantero	" 1.944	
" " " trasero	" 1.886	
Radio de giro interior (sobre rueda delantera). . .	" 8.000	
" " " exterior máximo (sobre extremidad delantera carrocería	" 10.500	
Desplazamiento máximo lateral con pértigas de 4,500 mts.,	" 3.500	
Potencia del motor	CV. 125	
Relación total del eje trasero	1 : 11;45	
Velocidad máxima	Kms.h. 50	
Aceleración de arranque	mt.segdo. 1,3	
Neumáticos	270 x 20 10,50 x 20 o 9,75 x 20	
<u>P E S O S</u>		
Del chasis completo, en orden de marcha . . .	Aprox.Kgs. 4.200	
De la carrocería	" " 2.500	
Del trolebus sin pasajeros	" " 6.700	
De 60 pasajeros, más 2 empleados	" " 3.800	
<u>PESO TOTAL</u> , en órden de marcha	" " 10.500	

LA HISPANO-
SUIZA
BARCELONA

TROLEBUS TIPO 66
DESCRIPCION DEL CHASIS

Hoja
No.
2

BASTIDOR.- Compuesto por dos largueros de plancha embutida, unidos por fuertes travesaños soldados eléctricamente. El perfil de los largueros ha sido previsto para obtener la altura mínima desde el suelo del pavimento a la carrocería. En la unión de los travesaños al bastidor, están colocadas escuadras de refuerzo que aseguran la perfecta rigidez del conjunto.

SUSPENSION.- Por ballestas semi-elípticas. Las traseras llevan muelles auxiliares (ballestines), que permiten la sobrecarga de los muelles en los baches y ejercen además la función de estabilizadores, en las curvas.

Tanto los muelles delanteros como los traseros, llevan tacos de goma para los baches fuertes, lo que impide una deformación excesiva de los muelles.

Dos juegos de amortiguadores hidráulicos, uno en el eje delantero y otro en el eje trasero, asegurarán la perfecta suavidad de la suspensión.

DIRECCION.- De tipo a vis-sin-fin de acero, de tres filetes, con perfil rectificado y sector de bronce especial forjado, montada en un carter de acero colado.

EJE DELANTERO.- De acero especial de alta calidad, estampado en forma de doble T.

En las articulaciones, del mismo material, van montadas las ruedas sobre cojinetes de rodillos cónicos.

TRANSMISION.- Desde el motor al eje trasero, se efectúa por dos cárdans mecánicos, montados sobre rodillos de agujas.

LA HISPANO-
SUIZA
BARCELONA

TROLEBUS TIPO 66
DESCRIPCION DEL CHASIS

Hoja
No.
3

EJE TRASERO.- El cuerpo del eje trasero, de acero colado, lleva el dispositivo de reenvío de la propulsión a las ruedas, mediante doble reducción, que comprende : una reducción de engranajes cilíndricos helizoidales, y otra de engranajes cónicos con diente en espiral (sistema Gleason).

El grupo diferencial, instalado en el mismo grupo reductor, es del tipo de planetarios y satélites.

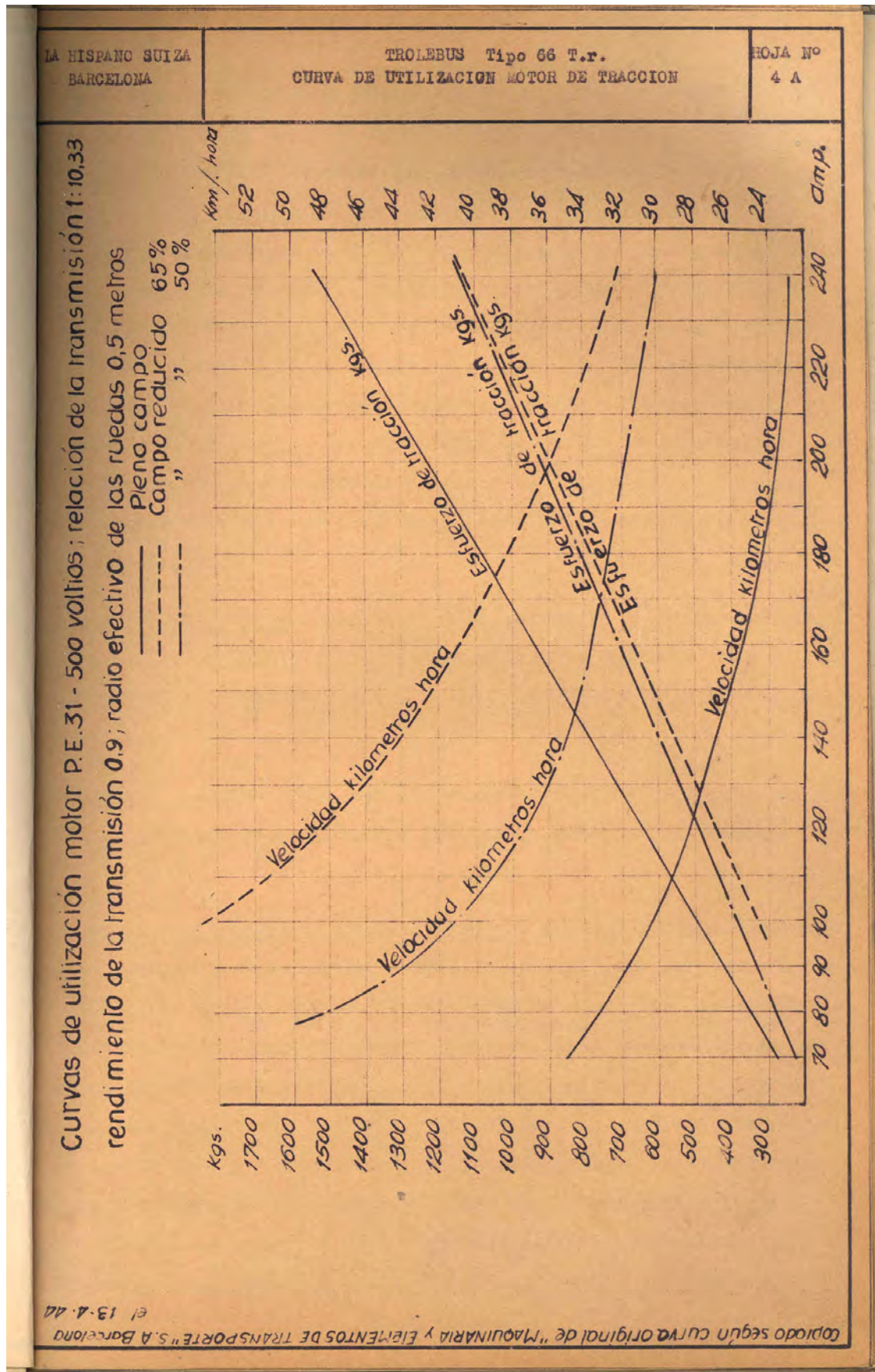
Las ruedas giran sobre cojinetes de rodillos cónicos y van montadas por sistema totalmente flotante (Full - Floating).

RUEDAS Y NEUMATICOS.- Las ruedas de acero colado, son del tipo "Artillería" y llevan montadas llantas de 20 pulgadas x 9/10 pulgadas, para neumáticos de baja, media o alta presión, en las medidas 270 x 20; 10,50 x 20; 9,75 x 20.

FRENOS.- Sobre las cuatro ruedas, por mordazas de expansión interna, montadas mecánicamente. Dos potentes servo-frenos de aire comprimido, actúan directamente sobre el sistema mecánico.

El frenado del vehículo se efectúa en dos tiempos : El primero, eléctricamente, reduce la velocidad hasta 8 o 10 Km. h., y el segundo, por interposición de los servo-frenos y el sistema mecánico, actúa hasta el paro total del vehículo.

LA HISPANO-SUIZA BARCELONA	TROLEBUS TIPO 66 DESCRIPCION DEL EQUIPO ELECTRICO.	Hoja N.º. 4.
<p>El equipo eléctrico construido por "Maquinaria y Elementos de Transporte, S.A.", de Barcelona, productora de los equipos instalados en los Trolebuses explotados por la Compañía de Tranvías, de Barcelona, está compuesto de :</p> <p>Un motor de 125 CV. completo, sin acoplamiento.</p> <p>Un interruptor de máxima.</p> <p>Un inversor de marcha.</p> <p>Un equipo de control con 14 contactores electromagnéticos, sin cofre.</p> <p>Un juego de resistencias para arranque y frenado.</p> <p>Un juego de resistencias para reducción de campo.</p> <p>Un controler maestro.</p> <p>Dos pértigas de toma de corriente con bases metálicas y frotador.</p> <p>Dos recogedores de cuerda.</p> <p>Un moto-compresor de potencia 1 Kw. y 150 litros por minuto a la presión de 5 Kg/cm².</p> <p>Un regulador automático para el compresor.</p> <p>Un interruptor a mano y fusible.</p> <p style="text-align: center;">- - - - -</p> <p><i>Durano</i> <i>Baterra</i> <i>Antonio Siles</i> <i>Luz Garcia STOP</i></p>		



LA HISPANO-SUIZA BARCELONA	TROLEBUS TIPO 66 DESCRIPCION TECNICA DE ESTE EQUIPO ELECTRICO	Hoja No. 5
<p><u>MOTOR</u> : De tracción, de corriente continua, excitado en serie, provisto de polos de conmutación, autoventilado, inducido sobre rodillos, potencia unihoraria de 125 CV., alimentado a la tensión de 600 voltios. La intensidad unihoraria correspondiente es de 175 amperios. La velocidad de rotación correspondiente a la intensidad unihoraria es de 1.480 v.p.m. a pleno campo. La velocidad correspondiente a la intensidad unihoraria a campo reducido es de 1.800 v.p.m. Todos los arrollamientos del motor están aislados actualmente con aislamiento de la clase a). El motor corresponde a las prescripciones A. E. I. para motores de tracción del aislamiento indicado.</p>		
<p><u>INTERRUPTOR DE MAXIMA</u> : Previsto para limitar la corriente máxima, que puede ser regulado hasta una intensidad de 350 amperios, y que accionado a mano permite separar toda la instalación de la toma de corriente.</p>		
<p><u>INVERSOR DE MARCHA</u> : Para ser accionado a mano, con el cual pueden obtenerse tres posiciones, marcha adelante, punto neutro y marcha atrás.</p>		
<p><u>EQUIPO DE CONTACTORES ELECTROMAGNETICOS</u> : Accionado a la tensión de la línea o a la de 24 voltios, si se desea; previsto para la eliminación sucesiva de las resistencias de arranque, para el debilitamiento del campo de motor y para efectuar las conexiones adecuadas al frenado eléctrico. Este equipo consta de 14 contactores. Todos los contactores electromagnéticos para la supresión de resistencias de arranque y frenado y para la reducción de campo del motor son idénticos y están constituidos por una base metálica fijada sobre un panel de material aislante. Los contactores son de dimensiones muy amplias y el perfil de los contactos combinado con un</p>		

LA HISPANO- SULZA BARCELONA	TROLEBUS TIPO 66 (Continuación de Ia) DESCRIPCION TECNICA DE ESTE EQUIPO ELECTRICO	Hoja No. 6
<p>movimiento de articulación destinado a reducir al mínimo las quemaduras de los puntos de contacto. Están provistos de parachispas, moldeados en material incombustible, fácilmente cambiables. Van provistos de un enérgico soplado magnético que proporciona la máxima eficacia a su funcionamiento.</p> <p><u>CONTROLLER MAESTRO</u> : Es del tipo tambor, con el eje de accionamiento montado sobre cojinetes de bolas y que permite mediante la rotación del mismo en conexión con el mando de pedal el arranque y la aceleración, y combinado con el pedal de freno, el establecimiento de las conexiones para el frenado reostático y la eliminación sucesiva de resistencias. Mediante este controler el arranque se efectúa progresivamente por eliminación de 14 grados de resistencia a pleno campo y de 2 grados del a campo reducido.</p> <p>Un grupo de resistencias constituido por el número adecuado de parrillas de hierro fundido de la sección conveniente, montadas sobre un bastidor de acero, aisladas con mica. El bastidor completo va montado con aisladores de porcelana sobre soportes adecuados en el chasis.</p> <p><u>TOMA DE CORRIENTE</u> : Se efectúa por dos troles, constituido cada uno por una base de trole, una pértiga, una cabeza de pértiga con frotador y el conductor aislado correspondiente. Comprende, además, <u>dos recogedores de cuerda</u> para trole. La pértiga gira sobre la base mediante dos cojinetes a rodillos cónicos. La presión se obtiene con el empleo de cuatro resortes espirales de potencia adecuada para obtener una presión sobre el hilo de trabajo de 10 Kg. con pértiga de 4 $\frac{1}{2}$ metros de longitud y pasando por la línea a 6 metros de altura sobre el suelo. Puede suministrarse, aunque no va empleado en los trolebuses de Tranvías de Barcelona, S.A., un "shunt" inductivo para la reducción de campo del motor.</p>		

LA HISPANO-SUIZA BARCELONA	TROLEBUS TIPO 66 DESCRIPCION DE LA CARROCERIA	Hoja No. 7
-------------------------------	--	------------------

ESTRUCTURA DE LA CARROCERIA

Es completamente metálica, formada por armazones de tubo de acero.

Los armazones laterales y superiores están formados por 26 montantes, unidos por la parte superior, formando anillo.

El armazón base es de plancha de acero de forma especial y va unido a los largueros por sus correspondientes travesaños.

El pabellón está formado por un armazón de tubo de acero, de perfil rectangular, formando cuerpo en las dimensiones laterales y de base, resultando el conjunto sumamente rígido.

La fijación de la carrocería al bastidor se efectúa por medio de tornillos fácilmente accesibles.

REVESTIMIENTO EXTERIOR

De plancha de acero de 12/10 sujeto a los montantes por remaches bien disimulados por la faja de cintura.

PARABRISAS

De dos cristales centrales fijos. Un pequeño cristal superior, que se abre hacia el exterior, permite la ventilación interior de la carrocería.

PUERTAS DE PASAJEROS

Se han previsto dos puertas plegables, en forma de libro de cuatro hojas. Una de bajada en la parte delantera, y una de subida en la parte trasera.

El mando de las puertas es neumático y van accionadas por el conductor, desde su cabina.

ALUMBRADO

Las luces interiores son del tipo "plafonnier", fijadas al armazón de la carrocería y fácilmente desmontables.

LA HISPANO- SUIZA BARCELONA	TROLEBUS TIPO 66 (Continuación de la) DESCRIPCION DE LA CARROCERIA	Hoja No. 8
-----------------------------------	--	------------------

PARACHOQUE
De plancha de acero embutido, sujeto elásticamente al bastidor.

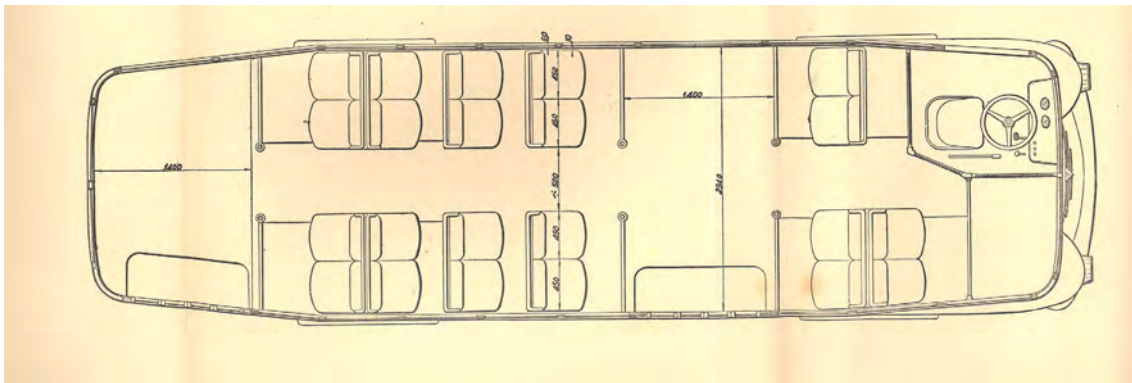
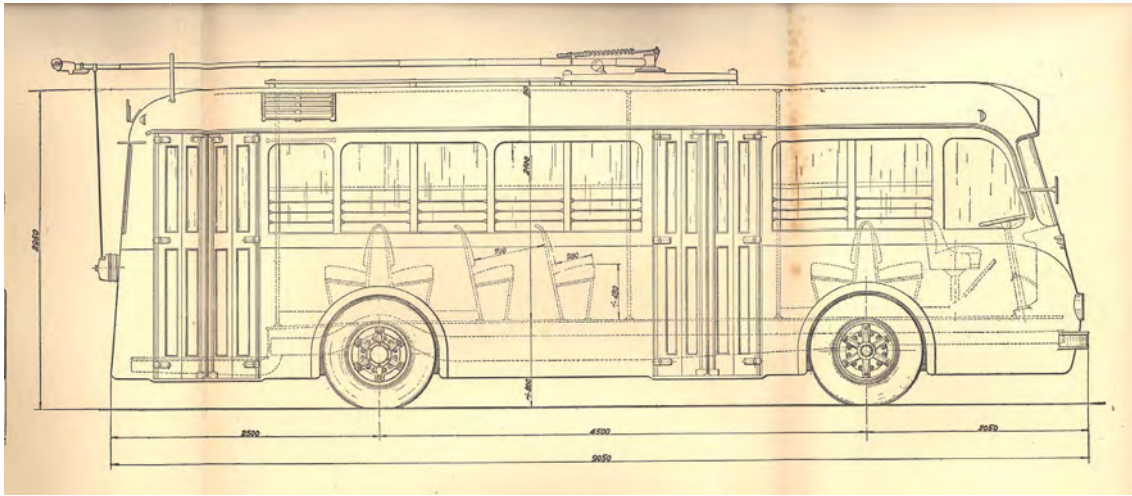
CABINA DEL CONDUCTOR
Completamente aislada del departamento de pasajeros, por cristales.

ASIENTO DEL CONDUCTOR
En forma de butaca con muelles, forrado de piel de primera calidad, y ^{con} dispositivo para graduar la altura en sentido horizontal y vertical.

BUTACAS PARA LOS PASAJEROS
Para la totalidad de los asientos, el armazón es de tubo de ^{Cromado} acero, y las butacas van tapizadas de piel de primera calidad.

PAVIMENTO
Revestido de aglomerado de corcho prensado, en forma de baldosas.

PASAMANO-SOSTEN PARA PASAJEROS DE PIE
De tubos de acero ^{romanos} sostenidos con robustos soportes, fijados a las vigas del armazón de la carrocería.





MEMORIA PRIVADA DEL EJERCICIO DE 1.948

=.o.=

JUNTA GENERAL ORDINARIA DE ACCIONISTAS DEL

DIA 2 DE MARZO DE 1.949

=.o.=

Documento nº 35: Memoria del ejercicio de 1948, primero con trolebuses. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril

O R D E N D E L D I A

PARA LA JUNTA GENERAL ORDINARIA DE ACCIONISTAS DEL DIA

2 DE MARZO DE 1.949

=.o.=
. . .

1º. Lectura y aprobación de la Memoria expresiva de la situación de los negocios de la Compañía, que presenta el Consejo de Administración.

2º. Aprobación de las cuentas del Ejercicio, del Balance Inventario de la Sociedad en 31 de Diciembre de 1.948, y de la gestión del Consejo de Administración.

3º. Aprobación de la distribución de los beneficios en la forma propuesta, y

4º. Ratificación del nombramiento hecho por el Consejo designando en representación del Banco Guipuzcoano a don Federico Zappino Barcaiztegui, para ocupar la vacante de Consejero producida por don Ramón Machimbarrena y Elasco, (Q.E.P.D.).

=.o.=
. . .

Señores Accionistas:

Con orla de luto tenemos que principiar esta Memoria. Dios en sus inescrutables designios segó la vida de nuestro fraternal y entrañable amigo, queridísimo e inolvidable compañero y Presidente del Consejo de Administración don Ramón Machimbarrena y Blasco (Q.E.P.D.) fallecido el día 23 de Agosto de 1.948. Luto para los que con él hemos convivido íntimamente durante tantísimos años y luto también para los intereses de la Sociedad, de los que era celosísimo guardián, de espíritu rectilíneo y de austeridad ejemplar. Es una pérdida irreparable que nos afecta a todos.

De su gestión al frente del negocio haremos un breve resumen.

Fué nombrado Consejero en aquel memorable año de 1.920 en el que al producirse sucesos de tal magnitud separaron una época de otra la historia del Tranvía y produjeron tal estado de cosas que culminó en una situación punto menos que desesperada; para salir de ella forzoso era decidirse o por la enajenación del negocio, consintiendo una pérdida superior al cincuenta por ciento, o por la aportación de las medidas necesarias para continuarlo en condiciones de viabilidad.

La Junta general extraordinaria celebrada el día 28 de Marzo de 1.920 se decidió valientemente por la continuación del negocio, nombrando a tal efecto un nuevo Consejo de Administración encargado de resolver tan difícil misión, y fué cuando ingresó de Consejero el señor don Ramón Machimbarrena y Blasco, quien a los pocos meses, el día 7 de Enero de 1.921, fué nombrado Presidente del Consejo de Administración, cargo que ha venido desempeñando durante cerca de 28 años, en los cuales ha llevado directamente la gestión del negocio, distinguiéndose por su gran celo e interés en pro de la Sociedad.

Intervino personalmente en la solución de distintas huelgas tranviarias, la primera en Junio de 1.920, recién nombrado Consejero, destacando entre otras más huelgas habidas, la de 1.932 que motivó el paro general por los sucesos de Arnedo, la revolucionaria de Octubre de 1.934 y por fin la de Mayo-Junio de 1.936, preludio de los tristes sucesos que se avecinaban.

Actuó incansablemente en la anulación de las distintas competencias de autobuses que funcionaban en las líneas de Rentería, Ventaberri, Igueldo, Gros y Amara, que tan hondamente afectaban nuestra Explotación.

Formó parte de aquellos inolvidables y famosos Comités Paritarios que tanto trabajo, desvelo y disgustos proporcionaron a la Sociedad.

Fué uno de los fundadores de nuestra filial la Sociedad Electra de Berchín S.A., constituida exclusivamente en beneficio de los propios accionistas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián S.A.

Fué el iniciador del proyecto de transformación de los servicios de tranvías en trolebuses, resolviendo palmo a palmo cuantos inconvenientes surgieron, hasta el total encauzamiento del problema.

De un negocio tranviario en quiebra el año 1.920 con unos ingresos

de 920.161 pesetas y unos beneficios de 82.456 pesetas consiguió rápidamente iniciar su elevación hasta alcanzar en 1.947 la cifra de 5.859.811 pesetas de ingresos y pesetas 1.009.505 de beneficios, seis y doce veces mayores, respectivamente, que las del Ejercicio de 1.920.

Esta es en síntesis y a grandes rasgos la actuación de don Ramón Machimbarrena y Blasco durante su larga estancia en el Consejo de Administración de la Compañía.

Sírvanos su ejemplo como modelo y estímulo para continuar nuestra gestión en la marcha ascendente de la Sociedad.

Queden consignados aquí un recuerdo a su memoria y nuestra gratitud a su gestión, mientras os reiteramos la súplica de una oración por su alma.

A continuación y cumpliendo el deber reglamentario de daros cuenta anualmente de nuestra gestión y de las operaciones realizadas durante el Ejercicio, sometemos a vuestra deliberación la Memoria correspondiente al terminado en 31 de Diciembre de 1.948, consignando en ella el Balance de situación de la Sociedad en ese día, con todos los demás datos que consideramos necesarios para informar a la Junta del resultado de la Explotación durante el año y proponiendo también la forma en que debe hacerse el reparto de las utilidades que en él se han obtenido.

Los ingresos de la Explotación, son como sigue:

Recaudación total por viajeros	Ptas.	6.329.940'20
Peaje	"	16.728'24
Ingresos eventuales	"	3.296'83

	Total Ptas.	6.349.965'27
		=====

que representa un aumento de 499.154'15 pesetas con relación a los habidos en el año anterior.

La recaudación que hemos indicado por viajeros se divide, en las distintas clases de servicios prestados, en la forma siguiente:

Con los tranvías	Ptas.	4.766.459'10
" " autobuses	"	667.484'90
" " trolebuses	"	895.996'20

	Total Ptas.	6.329.940'20
		=====

Y las recaudaciones obtenidas con los autobuses y trolebuses por líneas, eson como sigue:

En Venta Berri e Igueldo	Ptas.	1.079.398'70
" Amara	"	396.460'20
" Norte	"	87.622'20

	Total Ptas.	1.563.481'10
		=====

El promedio diario de recaudación por viajeros ha sido en el año de pesetas 17.349'63; en el mes de mayor recaudación, Agosto, de pesetas 23.029'81; y en el de menor recaudación, Febrero, de 14.238'35 pesetas.

La máxima recaudación corresponde al día 12 de Septiembre, con 29.221'40 pesetas y la mínima al día 26 de Marzo con 12.420'45 ptas.

Durante el Ejercicio el número de viajeros transportados, fué como sigue:

En los servicios de tranvías	20.385.671	viajeros
" " " " autobuses	2.012.803	"
" " " " trolebuses	1.952.170	"

	Total 24.350.645 viajeros	
	=====	

La máxima circulación de viajeros corresponde al 12 de Septiembre con 87.412 viajeros y la mínima al día 26 de Marzo con 55.485 viajeros.

Los kilómetros recorridos durante el año son los siguientes:

En los servicios de tranvías:

1.231.393'3 automotores Km.)	 Coches Km. 2.237.665'1
1.006.271'8 remolques Km.)		

En los servicios de autobuses	" "	156.067'3
" " " " trolebuses	" "	158.595'7

Coches Km. 2.552.238'1
=====

Los gastos de explotación, o sea, los de entretenimiento, conservación y reparaciones han ascendido a la cifra de pesetas 4.854.269'52.

Con aumento de pesetas 257.645'91 con relación a los habidos en el año anterior.

Desglosados los gastos por conceptos o capítulos, son como sigue:



Detallando el aumento de gastos que hemos tenido sobre el Ejercicio anterior, por los distintos Capítulos, resulta lo siguiente:

DIRECCION Ha aumentado en Ptas. 24.176'78
Por mayor gasto de salarios del personal y mayor costo de los materiales de oficinas.

MOVIMIENTO Ha aumentado en Ptas. 20.399'32
En este capítulo hemos tenido una disminución de 12.669'87 pesetas en lo que respecta a personal y diversos y un aumento de 33.069'19 pesetas en materiales y vestuario del personal.

TRACCION Ha disminuido en Ptas. 102.601'98
Por el menor consumo de energía efectuado durante el ejercicio, debido, por una parte, a las restricciones de servicios por estiaje, y por otra al funcionamiento de autobuses y a la economía de corriente por menores pérdidas en las nuevas líneas de trolebuses.
aéreas

LINEA AEREA Ha disminuido en Ptas. 9.795'91
Por menores gastos de materiales en el entretenimiento y conservación de las líneas, como resultado de la instalación de las nuevas líneas.

MATERIAL MOVIL Ha aumentado en Ptas. 51.679'60
De las cuales 38.849'70 pesetas provienen del aumento de personal y de salarios más elevados, por la transformación de los trabajos, y el resto a mayor coste de los materiales de entretenimiento y conservación.

VIAS Ha aumentado en Ptas. 5.889'63
Por materiales empleados en los distintos trabajos.

EDIFICIOS Ha aumentado en Ptas. 15.131'30
Por mayor gasto en el entretenimiento, conservación y reforma, efectuadas en las diversas construcciones.

GASTOS GENERALES Ha aumentado en Ptas. 22.131'06
Por las patentes de los coches autobuses; cuota mayor en el seguro de responsabilidad civil debido a la mayor recaudación obtenida y cuantía mayor de las cuotas satisfechas por los seguros sociales.

AUTOBUSES Y TROLEBUSES. Figura con un gasto de .. Ptas. 230.636'11
Proviene de la creación de esta nueva cuenta de gasto por el funcionamiento de los nuevos servicios de autobuses y trolebuses.

Se han gastado 24.412'10 pesetas en carburante para los autobuses;

pesetas 39.694'10 en los distintos materiales de entretenimiento y conservación de los dos nuevos sistemas de transporte implantado.

Hemos destinado 166.529'91 pesetas para la constitución de un fondo de previsión para atender a la renovación por desgaste normal de las partes más importantes de los vehículos y líneas aéreas, figurando dentro de estas partidas el correspondiente gasto muy importante del desgaste de neumáticos.

A continuación os damos lectura del:

BALANCE-INVENTARIO FORMALIZADO EN 31 DE DICIEMBRE DE 1.948

ACTIVO

Caja	Ptas.	13.715'62
Acciones en cartera	"	2.000.000'00
Valores en cartera	"	1.225.000'00
Electra de Berchín S.A.	"	811.182'23
Deudores varios	"	90.582'00
Cuentas pendientes	"	110.446'46
Cuentas corrientes	"	2.373.692'06
Almacén	"	997.701'19
Instalaciones	"	8.356.215'41
Depósitos provisionales	"	618.011'05
Banco Guipuzcoano, reserva legal	"	11.081'89
Valores, inversión reserva legal	"	348.175'00
Banco Guipuzcoano, reserva especial	"	13'59
Autobuses, inversión reserva especial	"	689.875'00
Valores, inversión reserva especial	"	129.900'00

Total Ptas. 18.275.591'50

PASIVO

Capital	Ptas.	10.000.000'00
Fondo de reserva	"	1.575.178'94
Reserva legal	"	359.256'89
Reserva especial	"	649.567'99
Banco Guipuzcoano, cuenta de crédito	"	3.483.572'83
Efectos a pagar	"	1.000.000'00
Previsión para entretenimiento de autobuses y trolebuses	"	166.487'91
Dividendo activo	"	5.794'92
Pago de impuestos	"	13.296'27
Subsidio Familiar	"	14.567'96
Cuota Sindical	"	8.751'64
Fianzas del personal	"	17.900'00
Pérdidas y ganancias	"	981.216'16

Total Ptas. 18.275.591'50

En el Balance-inventario de este año, en relación con el del año an-

terior, existen las modificaciones más destacadas siguientes:

<u>A X C T I V O</u>	
CAJA: Esta cuenta ha aumentado en	Ptas. 12.403'53
Por mayor existencia de fondos.	
ELECTRA DE BERCHIN C/C.	Ha disminuido en Ptas. 37.536'04
Por haber dispuesto dicha entidad de menores cantidades para sus diversas atenciones de la Explotación.	
CUENTAS PENDIENTES	Figura con un saldo de Ptas. 110.446'46
Que corresponde a las cantidades entregadas a la Compañía de Seguros "Plus Ultra" para ir liquidando las reclamaciones sobre el seguro de responsabilidad civil	220.000'00
que deduciendo lo abonado a esta cuenta por hallarse pendiente de liquidación en 31 de Diciembre de 1.948:	
Por el canon municipal	101.250'14
Por las patentes de los autobuses	<u>8.303'40</u>
	<u>199.553'54</u>
Nos dá el saldo de la cuenta,	Ptas. <u>110.446'46</u>
ALMACEN	Ha aumentado en Ptas. 109.133'06
Por importe de las compras efectuadas de distintos materiales para la instalación, entretenimiento y conservación de los nuevos servicios de transporte y además por la constante elevación en los precios de adquisición de los mismos.	
INSTALACIONES	Ha aumentado en Ptas. 1.744.870'70
Por los pagos efectuados en la adquisición de distintos elementos afectos a las nuevas instalaciones de trolebuses y autobuses, y a los trabajos efectuados en el montaje de las líneas aéreas y reformas de edificios para adaptarlos a las necesidades de la nueva explotación, en las cuantías siguientes:	
En Edificios	Ptas. 237.873'48
En terrenos	" 4.775'41
En Vías	" 58.223'50
En herramientas y maquinaria de talleres	" 23.930'00
En mobiliario de oficinas	" 8.384'10
En autobuses	" 762.270'00
En las líneas aéreas	" 590.868'61
En trolebuses	<u>74.956'45</u>
	<u>Ptas. 1.761.281'55</u>
Que deducidas por las amortizaciones del Ejercicio de 1.947 que corresponden a dichos capítulos	Ptas. 16.510'85
Nos dá la cifra del aumento,	<u>Ptas. 1.744.870'70</u>

BANCO GUIPUZCOANO RESERVA LEGAL,... Ha disminuido en Ptas. 295.987'01
 Que es la diferencia entre las 348.175 pesetas dis-
 puestas para la compra de obligaciones del puerto de
 Pasajes y las 52.187'99 pesetas destinadas para la re-
 serva legal del Ejercicio de 1.947.

VALORES INVERSION RESERVA LEGAL: Nueva cuenta que
 figura con un saldo de Ptas. 348.175'00
 Por haber materializado la reserva legal con la ad-
 quisición de 733 obligaciones nº42.171/903 al 5% serie
 B. de la Junta de Obras del Puerto de Pasajes al tipo
 de emisión del 90%

BANCO GUIPUZCOANO RESERVA ESPECIAL Ha disminuido en Ptas. 129.900'00
 Que han pasado a la cuenta de Valores Inversión Re-
 serva Especial, por materialización del 20% del total
 de la reserva especial constituida.

AUTOBUSES INVERSION RESERVA ESPECIAL Ha aumentado en Ptas. 12.075'00
 Cifra destinada en el presente año 1.948 como in-
 versión de la reserva especial correspondiente a los
 cuatro chasis de autobús "Leyland" que figuran en es-
 ta cuenta.

VALORES INVERSION RESERVA ESPECIAL: Nueva cuenta que
 figura con un saldo de Ptas. 129.900'00
 Por la transferencia efectuada del 20% de la Reser-
 va especial a la cuenta nº127 del Instituto Nacional de
 la Vivienda para la suscripción del papel de Reserva so-
 cial creado por la Orden de 31 de Octubre de 1.947, ma-
 terializando dicha reserva.

P A S I V O

FONDO DE RESERVA Ha aumentado en Ptas. 44.778'94
 Por asignación a esta cuenta lo que fué destinado
 del Ejercicio 1.947 a Reserva Especial, que por dis-
 posición legal fué suprimida.

RESERVA LEGAL Ha aumentado en Ptas. 52.187'99
 Por las cantidades que en cumplimiento de la Ley
 fueron destinadas a tal efecto de los resultados del
 Ejercicio de 1.947.

BANCO GUIPUZCOANO C/CREDITO
 Y EFECTOS A PAGAR Representa un aumento de Ptas.1.812.684'01
 Por las cantidades que durante el Ejercicio fueron
 utilizadas para el pago de adquisición de los distin-
 tos materiales, vehículos e instalaciones de los nue-
 vos servicios de autobuses y trolebuses.

PAGO DE IMPUESTOS Ha disminuido en Ptas. 30.312'50
 Por haber sido satisfechos a la Hacienda impuestos
 que figuraban pendientes de pago.

PERDIDAS Y GANANCIAS. Ha disminuido en Ptas. 28.288'99

Ya que los beneficios líquidos de la Explotación del Ejercicio de 1.948 han sido inferiores a los del año 1.947.

Una vez expuestos a vuestra consideración los datos numéricos del Ejercicio, vamos a daros cuenta de los beneficios ~~obtenidos~~ obtenidos en el mismo:

Los ingresos de la Explotación han sido de Ptas. 6.349.965'27
De los que deducidos los gastos de entretenimiento, conservación y reparaciones Ptas. 4.854.269'52

Nos da un beneficio bruto de Ptas. 1.495.695'75

Descontando:

Lo pagado al Estado por el impuesto de transportes 280.831'52

Lo satisfecho por intereses de la cuenta de Crédito del Banco, deduciendo lo percibido como intereses de los valores que tenemos depositados como fianzas y de los de inversión de las reservas 132.397'93

Por importe del canon municipal que corresponde al Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián en cumplimiento del Convenio establecido y que representa el 7% de la recaudación obtenida con los nuevos servicios de trolebuses y autobuses 101.250'14 Ptas. 514.479'59

queda un beneficio líquido de Ptas. 981.216'16

Cuyo reparto os proponemos sea como sigue:.....

Para la amortización del material fijo y móvil, las cantidades siguientes:

Edificios	Ptas.	9.359'71	
Talleres	"	307'46	
Mobiliarios de Oficinas	"	1.622'74	
Autos línea aérea	"	2.450'94	
Autobuses	"	51.537'64	
Trolebuses	"	<u>39.647'92</u>	Ptas. 104.926'41

Al capital acciones un dividendo del seis por ciento bruto para los ocho millones de pesetas de las acciones en circulación Ptas. 480.000'00

Al personal de la Empresa como participación en los beneficios, en cumplimiento de lo dispuesto en la Reglamentación de trabajo, el 6% de dos millones cincuenta y ocho mil cuatrocientas setenta y seis pesetas con treinta céntimos, importe de los haberes satisfechos al personal en el año de 1.948 Ptas. 123.508'55

Para constituir la reserva legal obligatoria " 53.079'50

Para atender al pago de las atenciones estatutarias y a los diversos impuestos correspondien-

Suma anterior Ptas. 761.514'46
 tes al Ejercicio de 1.948, como sigue:

Al Consejo de Administración de la Compañía el 6% del beneficio de la Explotación, o sea, sobre pesetas 857.707'61 de acuerdo con lo dispuesto por los Estatutos Ptas. 51.462'45
 Para atender durante el año 1.949 al pago de los diversos impuestos correspondientes al Ejercicio de 1.948 Ptas. 168.239'25 Ptas. 219.701'70
 Total Ptas. 981.216'16

En la forma en que os hemos propuesto el reparto de los beneficios habéis visto que solamente hemos destinado un seis por ciento como dividendo para las acciones. El resultado del Ejercicio no ha dado para más. Ello no significa que hayamos tenido un descenso en la Explotación, ya que debe tenerse muy en cuenta el que nos hallamos en un período anormal, el de la transición y transformación de líneas y por esta causa tenemos que soportar una serie de gastos que no corresponden en su mayor parte a los actuales servicios, sino que son gastos que efectuamos para los próximos ejercicios en los que realmente esperamos que mejorarán los rendimientos.

Así resulta que tenemos un capital en circulación de ocho millones de pesetas que lo estamos retribuyendo, cuando la realidad es que gran parte del mismo se halla invertido en las nuevas instalaciones que paulatinamente irán entrando en servicio sustituyendo a los tranvías que dejarán de funcionar en el momento oportuno.

Lo mismo nos sucede con las cantidades obtenidas por la ~~venta~~ cuenta de crédito del Banco. Sus intereses no corresponden tampoco en su totalidad a la actual explotación.

Con ello queremos haceros ver que el seis por ciento señalado en el reparto no es el que verdaderamente hubiese resultado con una explotación normal sin cargas que corresponden a otros ejercicios venideros; ha sido el resultado de la forma en que nosotros, en beneficio del accionista, hemos concebido hacerlo ya que de otra manera tendríamos que remunerar con dividendos distintos al capital antiguo y el nuevo que afecta a las modernas instalaciones.

Ahora bien, como también entendemos que en ejercicios anormales con causas transitorias como las expuestas, no conviene que el capital deje de ser retribuido como se merece, os proponemos que con cargo al Fondo de Reserva que tenemos constituido sea aumentado el dividendo hasta el siete y medio por ciento, que calculamos es el adecuado para las actuales circunstancias.

El utilizar del Fondo de Reserva la cantidad de 120.000 pesetas que representa el aumento del uno y medio por ciento del dividendo, puede decirse no es sacrificio alguno para la buena marcha del negocio.

Esperamos que nuestra propuesta será de vuestra conformidad y a conti-

nuación queremos indicarnos algunos detalles de cómo se van desarrollando los trabajos para la instalación de los servicios de trolebuses.

En el mes de Marzo de 1.948, debido a que el Ayuntamiento se lanzaba rápidamente a las obras de ensanche y nueva pavimentación de la calle Urbieta, cuyas mejoras eran de suma importancia para el tránsito rodado de los trolebuses y autobuses, nos vimos obligados a suprimir el servicio de tranvías en la línea de Amara, sustituyéndolo por un autobús de una Empresa particular en tanto dispusiéramos de nuestros nuevos vehículos que estaban carrozando en Zorroza-Bilbao.

En el mes de Mayo al sernos entregado el primer autobús dimos el servicio con nuestro material; y desde el mes de Junio, rodando ya el segundo coche, se prestó este servicio con normalidad y con la nueva tarifa de precios.

En 19 de Julio inauguramos con trolebuses las líneas de Ventaberri e Igueldo y en el mismo día funcionó también el autobús a la estación del Norte.

Deseo nuestro era el de acometer en 1.948 la transformación de otras líneas, pero causas completamente ajenas a nuestra buena voluntad nos lo han impedido.

Actualmente estamos instalando la línea aérea del servicio del trolebús de Amara. Esperamos terminarla en breve plazo, para ponerla seguidamente en marcha con los nuevos vehículos.

A continuación pondremos en circulación los autobuses en el barrio de Gros, para proceder al montaje de la nueva línea aérea, que esperamos terminar también rápidamente para implantar el trolebús.

Seguiremos con la línea de San Sebastián-Ategorrieta que igualmente principiará con autobuses para poder ultimar los detalles que nos faltan para completar la instalación aérea que está ya casi terminada y entonces montada esta línea con trolebuses pasarán los autobuses a las líneas de Herrera, Pasajes y Rentería con objeto de permitirnos seguir los trabajos de la red de trolebuses.

Claro está que conforme vayamos sustituyendo los tranvías con autobuses iremos implantando las nuevas tarifas, que nos permitirán mejorar los ingresos para que los resultados de la Explotación vayan camino de la normalidad.

La entrega de los vehículos trolebuses no ha sido tampoco realizada como nosotros lo habíamos previsto. Dificultades en la adquisición de los materiales, la falta de energía eléctrica debida al estiaje y otras muchas causas han motivado que solo hayamos podido completar doce unidades de las veinticinco adquiridas de fabricación nacional. En el presente mes de Marzo empezará nuevamente la entrega y esperamos que para el verano se completará su totalidad.

De los veinticinco chasis de importación inglesa solamente hemos recibido nueve. Causas también ajenas a nosotros van retrasando su entrega, pero confiamos vencer todos los inconvenientes y disponer de la to-

talidad en el presente año de 1.949.

De resultados de la Explotación con los nuevos servicios de transporte ya en funcionamiento no podemos concretar cifras, ya que el tiempo transcurrido es relativamente corto. Desde luego nos sentimos optimistas con lo que vamos viendo. La recaudación ha aumentado, como era natural, por la elevación de tarifas. Sin embargo, como también era natural, ha bajado algo el número de viajeros transportados, como siempre ocurre cuando se elevan los precios. Ello va paulatinamente desapareciendo y nos acercamos a la normalidad ya que puede decirse que en Ventaberri e Igueldo circula ahora el mismo número de viajeros.

En los recorridos cortos como son los de Concha y Amara la normalización de los viajeros transportados va más lentamente, detalle también previsto ya que influye más en los trayectos de corta distancia el buen tiempo y la ~~salida~~ subida del precio.

En el servicio a la estación del Norte con la modificación que hemos introducido en su recorrido, ha aumentado el número de viajeros, pero a pesar de ello nos encontramos con esta línea en las mismas condiciones que cuando por ella circulaban tranvías. Su explotación no tiene el debido rendimiento ^{ya que} el número de viajeros que se transporta resulta todavía bajo.

Habéis visto que a fines del mes de Enero del corriente año de 1.949, de acuerdo con la autorización que nos otorgásteis en Junta general extraordinaria, se ha efectuado la emisión y puesta en circulación de obligaciones por un valor de diez millones de pesetas. El resultado de la suscripción ha sido altamente satisfactorio ya que ha sido cubierta la totalidad de las obligaciones.

El importe del capital obligaciones emitido ha sido destinado para cancelar la cuenta de crédito que teníamos con el Banco y para el pago de los distintos materiales, vehículos y trabajos necesarios para la transformación de los servicios tranviarios e instalación de los nuevos de autobuses y trolebuses.

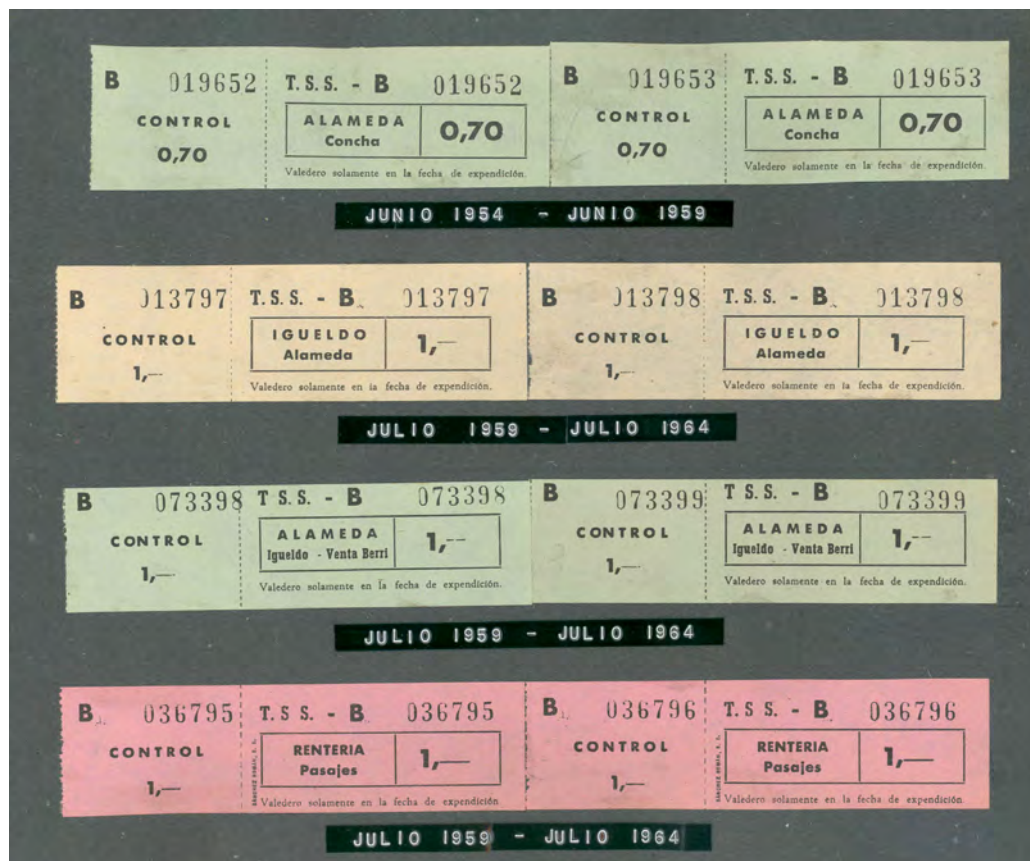
Y nada más por ahora. Damos por terminada nuestra misión — que creemos haber cumplido — de informaros con todo detalle de los resultados del Ejercicio que finalizó en 31 de Diciembre de 1.948. No obstante, si alguno de vosotros desea mayores esclarecimientos sobre cualquier extremo, puede pedirlo ya que estamos a vuestra disposición y será una satisfacción mas para nosotros poder aclarar cualquier duda que tengáis.

San Sebastián, 2 de Marzo de 1.949.

José de Egaña y Minondo, Presidente; Ladislao Echalde Lizasoain, Vicepresidente; José Manuel Oa Oa, Antonio Iturriagoitia del Solar, y Federico Zappino Barcaiztegui, Vocales. Victoriano Ibarbia Anabitarte, Director y Secretario.

Documento nº 36: Relación de trolebuses de dos pisos adquiridos de ocasión en Londres			
Matrícula original	Matrícula TSS	Número de chasis	Nº de motor
LYH 1.842	81	9641T539	3.573
LYH 1.844	94	9641T548	3.555
LYH 1.846	80	9641T550	3.586
LYH 1.848	91	9641T562	3.520
LYH 1.850	95	9641T546	3.587
LYH 1.852	82	9641T563	3.612
LYH 1.854	72	9641T566	3.600
LYH 1.856	78	9641T545	3.497
LYH 1.858	90	9641T547	3.572
LYH 1.860	83	9641T564	3.615
LYH 1.862	79	9641T537	3.544
LYH 1.864	74	9641T544	3.570
LYH 1.866	87	9641T553	3.584
LYH 1.868	84	9641T569	3.551
LYH 1.870	73	9641T572	3.594
LYH 1.872	77	9641T574	3.609
LYH 1.874	89	9641T575	3.597
LYH 1.876	92	9641T554	3.565
LYH 1.878	88	9641T578	3.606
LYH 1.880	85	9641T579	3.607
LYH 1.882	75	9641T555	3.577
LYH 1.884	86	9641T561	3.589
LYH 1.886	93	9641T582	3.605
LYH 1.888	71	9641T583	3.008
LYH 1.890	76	9641T585	3.554

Fuente.- AMVF, Fondo CTSS, *Expediente trolebuses.*



Documento nº 37: Modelos de billetes utilizados por la Compañía del Tranvía de San Sebastián en sus autobuses y trolebuses. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián.

MEMORIA DEL EJERCICIO DE 1.974

=====



Documento nº 38: Memoria del ejercicio de 1974, primero sin trolebuses. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

M E M O R I A

=====

Una vez mas comparecemos ante vuestra presencia para cumplir con el grato deber de daros cuenta de nuestra gestión y del resultado cerrado en 31 de Diciembre de 1.974, comentando los hechos mas importantes que han ocurrido en su desarrollo.

El Ejercicio que comentamos se ha caracterizado por el aumento incesante de nuestros costos, debido a la subida del precio del gas-oil y de todas los materiales utilizados en nuestra explotación, como consecuencia inmediata del encarecimiento en origen del petroleo y en general de todas las materias primas. El gas oil, a partir del 2 de Marzo de 1.974, aumentó de 7'40 a 10'50 ptas. el litro, es decir un 42%, y lo mismo podemos decir de los lubricantes, del cobre, materiales siderúrgicos, cubiertas, baterías, repuestos de vehículos, pinturas, uniformes, papel, etc.

Lo mismo podemos decir tambien de los gastos de personal, al aplicar en 1º de Marzo de 1.974 un nuevo Convenio Colectivo Sindical, una vez que la Administración nos autorizó la elevación de tarifas, aunque muy recortada sobre lo que habiamos solicitado, y al entrar en vigor en 1 de Agosto de 1.974 las nuevas bases y tipos de cotización a la Seguridad Social.

Sin embargo en esta ocasión, habiéndose percatado la Administración de los efectos tan desfavorables de la subida del gas oil y de los lubricantes sobre el transporte colectivo de viajeros, actuó rápidamente para paliar sus efectos promulgando dos disposiciones ministeriales, autorizando la elevación en una peseta del precio de cada billete vigente en las líneas urbanas de viajeros, y 0'10 ptas. viajero/kilómetro las tarifas de las líneas interurbanas. Ello nos permitió implantar a partir del 24 de Marzo de 1.974 las tarifas actualmente vigentes.

Como consecuencia de la elevación de tarifas, hemos sufrido una retracción de viajeros muy elevada, que empezó siendo del 18% en el mes de Abril y terminó en el 13% en el mes de Diciembre, con un promedio del 16'5%, muy superior a las que se habian producido en

anteriores elevaciones de tarifas. Para compensar en parte los efectos de esta retracción, nos hemos visto obligados a disminuir también los kilómetros recorridos, aunque solamente en un 8% para que la reducción no sea a su vez causa de retracción.

El resultado del Ejercicio nos ha permitido adelantar a 1º de Julio de 1.974 la elevación de salarios al personal que estaba convenida para 1º de Enero de 1.975 y efectuar una nueva elevación de la misma cuantía en esta última fecha, ante la subida del precio de la "cesta de la compra" que no se pudo prever al firmar el Convenio Colectivo Sindical.

Durante el año 1.974 hemos recaudado 168.606.452 pesetas, con 34.921.892 viajeros transportados y 3.778.853 kilómetros recorridos por nuestros vehículos.

La cifra mayor de viajeros transportados en un día correspondió al martes 6 de Agosto con 126.506 y la mínima al 1 de Mayo con 52.049 que representa el 41% de la cifra máxima. Ambas cifras son inferiores en un 12'5% y en un 12% a sus respectivas del año 1.973.

S E R V I C I O S

En el año 1.974, todos los servicios los hemos prestado con autobuses, con la debida autorización de la Superioridad, a causa de la ejecución de dos obras en la vía pública que han impedido e impiden todavía la utilización de trolebuses. La primera fué la instalación de tubería subterránea de agua en las Avenidas de José Elósegui y del General Mola, en el tramo comprendido entre la carretera de acceso a Uña y la Avenida de Navarra, terminada a fin del verano; la segunda el ensanche del Puente de Santa Catalina para ampliación del colector, que ha obligado a desmontar las farolas en que se apoyaban los tirantes sustentadores de nuestra línea aérea, que también ha tenido que ser desmontada desde la Avenida de España hasta la Calle Miracruz, y que está en periodo de ejecución.

El día 16 de Mayo, a requerimiento del Ilmo. Sr. Alcalde de San Sebastián, establecimos un servicio de autobús al Barrio de Igueldo, con recorrido desde la Calle Aldamar (enfrente del Mercado de la Brecha) hasta el Camping de Igueldo, porque el anterior concesionario abandonó la prestación del servicio dejando aislado aquel -

lejano Barrio. Esta línea no tiene ningún interés económico, en especial en la temporada invernal, pero ha de considerarse como un esfuerzo más que hace la Compañía en interés y servicio de la población de San Sebastián.

El día 30 de Septiembre, se inauguró el servicio del autobús Gros-Amara, con recorrido desde la Calle Segundo Izpizúa (Barrio de Gros) hasta las instalaciones deportivas de Amara, uniéndose así los dos barrios mas populosos de San Sebastián. La implantación de esta línea ha de considerarse un éxito ya que al servicio prestado a la Ciudad se une su interés económico, puesto que actualmente su recaudación por kilómetro se aproxima mucho al promedio general de todas las líneas.

El día 22 de Junio, por orden municipal, nos vimos obligados a modificar el recorrido de las líneas de Amara-Anoeta por Calles Hernani, Andía, Miramar y Urbieta, y el de las líneas Ventaberri-Igueldo, Igara y Barrio de Igueldo por las Calles Hernani, Andía, Miramar, Avenida de España y Zubieta. El recorrido de estas últimas líneas perjudica principalmente a las amas de casa al alejar considerablemente la parada que tenían enfrente del Mercado de San Martín, pero este perjuicio está a punto de subsanarse modificando a su vez el recorrido por las Calles Miramar, Urbieta, San Marcial, con parada en la Calle Urbieta enfrente del Mercado, lo que ha exigido la realización de una obra en la acera del cruce de Urbieta-San Marcial.

La ejecución de las obras municipales a que hemos hecho referencia en el primer párrafo de este apartado, ha perturbado en muchas ocasiones la regularidad de nuestros servicios, y con ello la calidad del mismo.

O B R A S

No hemos abordado ninguna obra digna de mención, limitándonos a conservar nuestros edificios e instalaciones a fin de mantener su eficiencia.

MATERIAL Y EQUIPO

Durante el mes de Enero recibimos los ocho últimos autobuses "Pegaso" 6035/4 del pedido de 12 que habíamos efectuado el año anterior.

El día 10 de Abril hemos efectuado un nuevo pedido de 18 autobuses "Pegaso" 6035/4 que esperamos recibir antes del próximo ve-

-4-

rano, lo que nos permitirá abordar sin agobios la transformación de las concesiones de trolebuses en autobuses y el desguace o venta de los autobuses mas antiguos que datan del año 1.961.

Estos nuevos coches vendrán todos preparados para el sistema de hombre solo, conductor-perceptor, remediando la ligera escasez de autobuses derivada de la retirada de los trolebuses, escasez que es mayor precisamente en autobuses de conductor-perceptor los domingos en la línea de Rentería.

P E R S O N A L

Como ya os dijimos en la Junta General anterior, al ampliar la Memoria del Ejercicio de 1.973, a partir del 4 de Enero de 1.974 el personal de Talleres, Línea Aérea, Limpieza y Movimiento con la excepción de los Inspectores, cesó en la prestación de las habituales horas extraordinarias.

Esta actitud cesó a los dos meses, con la consecución de la elevación de tarifas y consecuente firma del Convenio Colectivo Sindical.

Desde entonces, todo el personal ha colaborado bien en su trabajo, y, a pesar de la escasez de conductores, hemos prestado en todo momento el servicio demandado por el movimiento de viajeros.

Precisamente para facilitar la contratación de conductores procedentes de otras regiones, hemos adquirido diez apartamentos en Rentería, para cederlos temporalmente en alquiler mientras resuelvan definitivamente el problema de su vivienda propia, que estimamos como mínimo un periodo de dos años.

TRANSFORMACION DE TROLEBUSES EN AUTOBUSES

Acogiéndonos a la Ley 26/1.973 de 21 de Julio, dentro del plazo previsto en ella, el día 17 de Junio de 1.974 presentamos sendos escritos en la Oficina de Transportes Terrestres de Guipúzcoa y en el Ayuntamiento de San Sebastián, solicitando la transformación en autobuses de las concesiones de trolebuses de San Sebastián-Ventaberri y San Sebastián-Rentería del primer Organismo, y de las concesiones de trolebuses Alameda de Calvo Sotelo a Gros, Alameda de Calvo Sotelo a Amara-Anoeta y del Ramal de Igueldo al segundo Organismo.

Posteriormente se promulgó la Orden de 21 de Junio de 1.974

desarrollando la Ley antes mencionada y regulando el procedimiento de la transformación, por lo que en su cumplimiento, en momento oportuno completamos la documentación exigida en esta disposición.

Ambas solicitudes han sido sometidas a información pública y actualmente continúa su tramitación.

EXPROPIACION DE TERRENOS, CONSTRUCCION DEL TUNEL DE HERRERA

Sigue su curso el expediente de expropiación de nuestros terrenos e instalaciones de Ategorrieta y continúan las negociaciones con el Ayuntamiento de San Sebastián para la construcción del túnel de acceso a nuestro terreno de Herrera y para la mejor ubicación de nuestras futuras instalaciones.

INCORPORACION AL CAPITAL DEL SALDO "REGULARIZACION" LEY 76/1961 DE 23 DE DICIEMBRE".

Al amparo del Decreto 3155/66 de 29 de Diciembre que regula la materia, os proponemos incorporar al Capital, con cargo al saldo de la cuenta "Regularización Ley 76/1961 de 23 de Diciembre" dieciseis millones de pesetas, mediante la creación de doce mil nuevas acciones de mil pesetas nominales cada una que junto con las cuatro mil acciones que tenemos sin desembolsar, serán entregadas a los accionistas a razón de una acción nueva por cada acción antigua que posean, sin ningún desembolso para el accionista.

Esta operación exige la elevación de nuestro capital social que actualmente es de veinte millones de pesetas a treinta y dos millones, las cuales quedarán íntegramente desembolsadas. Para ello es necesario modificar la redacción de los artículos quinto y octavo de los vigentes Estatutos de la Compañía.

También os proponemos dotar la Reserva legal con tres millones doscientas mil pesetas, con cargo al saldo de la expresada cuenta "Regularización Ley 76/1961 de 23 de Diciembre", para mantener su proporción con respecto al Capital desembolsado que exige el artículo 106 de la Ley de Sociedades Anónimas.

NUEVA REGULARIZACION DEL BALANCE

El Decreto-Ley 12/1973 de 30 de Noviembre restableció la vigencia de la Ley de Regularización de Balances, promulgándose para su aplicación el Decreto 3431/1973 de 21 de Diciembre y la Instrucción de 2 de Febrero de 1.974, y, en cuanto a las empresas concesiona

RESULTADO

Detallamos a continuación el resultado de la explotación durante el Ejercicio de 1.974.

<u>Ingresos</u>		171.906.667,22
Recaudación	168.606.452,00	
Otros ingresos	<u>3.300.215,22</u>	
<u>Gastos</u>		157.506.667,22
Personal	98.796.055,48	
Materiales para entretenimiento, conservación y servicio	9.146.799,98	
Energía eléctrica y carburantes	17.436.364,04	
Primas de seguros	1.878.470,42	
Impuestos, tasas y recargos de impuestos a cuenta	14.375.887,23	
Gastos generales	1.724.856,82	
Amortizaciones	<u>14.148.233,25</u>	
Beneficio líquido		<u>14.400.000,00</u>

DISTRIBUCION DEL BENEFICIO LIQUIDO

Os proponemos la distribución del beneficio líquido en la forma siguiente:

DIVIDENDO A CUENTA (40 pts. líquidas por acción)	640.000,00
DIVIDENDO COMPLEMENTARIO (45 pts. líquidas por acción)	720.000,00
PREVISION PARA INVERSIONES	6.520.000,00
FONDO DE RESERVA	<u>6.520.000,00</u>
TOTAL	<u>14.400.000,00</u>

BALANCE INVENTARIO REGULARIZADO, SEGUN LO PREVISTO EN LA LEY 76/1961, DE 23 DE DICIEMBRE, Y EN EL DECRETO-LEY 12/1973, DE 30 DE NOVIEMBRE, FORMALIZADO EN 31 DE DICIEMBRE DE 1.974.

ACTIVO

ACCIONES PROPIAS NO SUSCRITAS	4.000.000,00
VOLUMEN EDIFICABLE DE 7930 M3 RECONOCIDO POR EL AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIAN	907.334,81

	8.
INSTALACIONES	54.524.184,65
DEPOSITOS Y FIANZAS	579.776,03
INVERSION DE LA PREVISION PARA INVERSIONES	90.419.879,96
INVERSIONES ANTICIPADAS DE LA PREVISION PARA INVERSIONES ..	39.827.327,62
ALMACEN DE MATERIALES	5.013.883,14
CUENTAS DEL PERSONAL	1.601.280,06
DIVIDENDO ACTIVO	570.162,80
CAJA	4.663.534,43
BANCO GUIPUZCOANO, CUENTA CORRIENTE	4.000.105,04
BANCO GUIPUZCOANO, LIBRETA DE AHORRO	17.649.412,74
CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA	27.837,22
VALORES EN CARTERA	<u>21.866.900,00</u>
TOTAL	245.651.618,50

P A S I V O

CAPITAL	20.000.000,00
FONDO DE RESERVA	22.415.016,07
RESERVA LEGAL	3.200.000,00
PREVISION PARA INVERSIONES	14.439.989,19
REGULARIZACION LEY 76/1961, DE 23 DE DICIEMBRE	20.594.994,74
REGULARIZACION DECRETO-LEY 12/1973, DE 30 DE NOVIEMBRE	46.449.698,76
AMORTIZACION DE INVERSION DE LA PREVISION PARA INVERSIONES	65.953.121,72
AMORTIZACION DE INVERSIONES ANTICIPADAS DE LA PREVISION PA- RA INVERSIONES	12.083.248,12
CUENTAS CORRIENTES	11.556.236,24
CUENTAS PENDIENTES DE REGULARIZAR	5.736.872,04
PAGO DE IMPUESTOS	8.822.441,62
RESULTADO	<u>14.400.000,00</u>
TOTAL	245.651.618,50

San Sebastián, 5 de Marzo de 1.975

EL CONSEJO DE ADMINISTRACION

MEMORIA

=====

Una vez mas tenemos el honor de comparecer ante vosotros, para cumplir el grato deber de daros cuenta de nuestra gestión y del desarrollo del Ejercicio cerrado el día 31 de Diciembre de 1.980, resaltando los hechos mas importantes que en él ha influido.

Como en los Ejercicios anteriores, en especial en los de 1.978 y 1.979, en el Ejercicio de 1.980 han concurrido las mismas tres influencias que lo han caracterizado y que son las siguientes:

1ª.- Insuficiencia tarifaria.

Para el año 1.980, el 4 de Diciembre de 1.979 se presentó en el Ayuntamiento de San Sebastián el correspondiente Estudio Económico redactado con los datos conocidos a 31 de Octubre de 1.979, justificando la necesidad de implantar en las líneas urbanas, a partir de 1 de Enero de 1.980, el precio medio de 19 pesetas por viajero y trayecto, habiendo sido autorizados los precios de 15 pesetas en día laborable y de 18 pesetas en domingos y festivos. Estos precios se implantaron el día 17 de Enero de 1.980.

En cuanto a la línea interurbana de Rentería, la Consejería de Transportes y Comunicaciones del Consejo General Vasco, autorizó la elevación de las tarifas base en 0'29 pesetas viajero kilómetro, habiéndose implantado los nuevos precios resultantes mismo tiempo que en las líneas urbanas, es decir el día 17 de Enero de 1.980.

Posteriormente, como consecuencia del Real Decreto 142 1980 de 4 de Julio, autorizando a las empresas de transporte urbano de todo el ámbito estatal a una elevación del 20% sobre las tarifas vigentes en 31 de Diciembre de 1.979 con un máximo de 3 pesetas, con fecha 17 de Julio de 1.980 se elevó en 1 peseta el precio de las líneas urbanas en día laborable, quedando fijado en 16 pesetas.

4.

Sin embargo, hemos mejorado con respecto al año 1.979 en que las anomalías se sucedieron durante ciento cincuenta y tres días. Durante el año 1.980 se han efectuado muchas mejoras en nuestros servicios, cuyos frutos ya hemos comenzado a recoger y esperamos que, unido a un mejor ambiente en la calle que parece haberse iniciado, entraremos en una etapa de franca recuperación de viajeros.

El 21 de Enero se inauguró la línea de autobuses al Barrio de Beraun en Rentería, a la vez que se dejó de hacer tráfico urbano en ambas líneas de Rentería, con lo que se consigue un mejor servicio desde y hasta Pasajes y Rentería, dejando el tráfico urbano que dejaron de hacer dichas líneas para las de Alza y La Paz en las que intensificamos el servicio. La entrada de estas líneas interurbanas en el centro de la Ciudad se hace ahora más rápidamente por la Avenida de Navarra, terminando en el Boulevard a donde se ha trasladado la parada cabecera de ambas líneas.

El mismo día se inauguró la línea de Amara-Mutualidades, con recorrido común a la de Amara-Anoeta hasta la Plaza de Pio XII, donde se desvia por la calle José Ma Salaverría hasta llegar a Mutualidades. La razón de crear esta línea era la de servir como refuerzo a la de Amara-Anoeta a la vista del traslado de la terminal de autobuses interurbanos a la Plaza de Pio XII, previendo una mayor generación de tráfico, y para poder dar un mejor servicio al público del lado Oeste de la Variante.

El 29 de Septiembre se prolongó el recorrido de la línea de Ventaberri hasta la zona de "Lorea", continuando desde la Plazoleta de Ventaberri por la Avenida de Zarauz y regresando por la Avenida de Tolosa.

El 20 de Diciembre, coincidiendo con la nueva ordenación del tráfico establecida por el Ayuntamiento en el Barrio de Gros, se prolongó la línea de Gros hasta el Barrio de Intxaurrenondo fusionándose con la línea directa de este Barrio que pasó a denominarse "Gros-Intxaurrenondo". Por el mismo motivo la línea de Gros-Amara cambió su recorrido en el Barrio de Gros, entrando ambas líneas por la Plaza de Euskadi, Calle Zabaleta, Avenida de Navarra y Jai-Alai, con lo que esperamos dar un mejor servicio al Barrio de Gros y la Falda de Uliá, ya que el anterior servicio quedaba distante de di-

chas zonas en el sentido de regreso desde el centro.

DELIMITACION DEL CASCO URBANO

Ya llega a su final la larga tramitación de este asunto, ya que la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional ha señalado para votación y fallo del mismo la fecha de 17 de Febrero de 1.981.

EXPROPIACION DE LOS TERRENOS E INSTALACIONES DE ATEGORRIETA

El día 29 de Abril, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo nos devolvió los terrenos e instalaciones de Ategorrieta, que nos fueron expropiados para las actuaciones del Polígono "Intxaurreondo", mediante el levantamiento del acta de reversión correspondiente.

Pero como os dijimos el año pasado, continúa vigente el proyecto de dar el acceso principal al citado Polígono a través de nuestra finca de Ategorrieta. En este sentido se ha puesto nuevamente en marcha la maquinaria administrativa y el Consejero de Política Territorial del Gobierno Vasco ha aprobado la modificación del Plan General de San Sebastián, en el sentido de rectificar los límites del Polígono mediante la incorporación de algunos terrenos inicialmente incluidos en otros polígonos, siendo el sistema de actuación el de expropiación. Suponemos que después de la modificación aprobada se redactará un nuevo Plan Parcial de Ordenación del Polígono, pues que el anterior se declaró nulo y sin ningún efecto y será entonces el momento de que podamos defender nuestros derechos en la forma mas conveniente a nuestros intereses.

REORGANIZACION DE PUESTOS DE TRABAJO

Continuando la labor iniciada el año pasado y después de efectuar el traslado de los surtidores de gas oil y del equipo de lavado automático, e instalado el nuevo equipo de limpieza de interiores de autobuses, el mes de Julio se remató la reorganización de los trabajos de noche realizando en un mismo acto la labor de limpieza de los vehículos y su repostado, sin necesidad de maniobras y concentrando a todo el personal nocturno de revisión.

También se ha procedido a la supresión de horas extraordinarias habituales que trabajaba el personal de Inspectores, Talleres y Lavacoches, y asimismo se ha establecido un nuevo régimen de descanso semanal del personal de revisión y mantenimiento nocturno.

Todas estas medidas han supuesto un considerable aumento de la productividad que nos ha permitido aumentar el servicio en un 13,7% con una disminución de la plantilla media de 2 trabajadores con respecto al año 1.979 (280 y 282 respectivamente) y con 27.491 horas extraordinarias menos trabajadas en el año 1.980 (77.270 y 104.761 respectivamente). El ahorro de horas extraordinarias anuales es superior al indicado si tenemos en cuenta que en el segundo semestre de 1.980 se han trabajado 7.446 menos que en el primer semestre. Con respecto al año 1.978 la disminución de horas extraordinarias ha sido de 42.019 ahorrándose 18.400.000 pesetas de las que 12.100.000 pesetas corresponden al año 1.979.

I N V E R S I O N E S

La reorganización de los puestos de trabajo llevada a cabo, nos ha obligado a realizar algunas inversiones, consistentes fundamentalmente en el acondicionamiento del local de limpieza y repostado, en el traslado de los surtidores de gas oil, y del equipo de lavado automático de los vehículos, y en la instalación de un nuevo equipo para la limpieza interior de los mismos. Todo ello, unido a la reposición de algunas herramientas y útiles, nos ha supuesto una inversión de 3.671.000 pesetas.

Con el fin de reponer en alguna medida la flota destruida como consecuencia de los incendios, hemos adquirido 2 autobuses -- "Pegaso" y se ha reformado el autobús nº 147, con destino a la línea de Rentería, con mas viajeros sentados (de 27 a 45) y con puerta de salida central en lugar de trasera, todo ello con miras a dar mayor comodidad al público cuyo traslado es de 8 a 9 Kms. y como consecuencia intentar generar un mayor tráfico de viajeros. La aceptación de los autobuses por el público ha sido excelente y esperamos que en una futura mejor situación económica que la actual podamos reformar el resto de los autobuses de esta línea interurbana.

CONFLICTOS COLECTIVOS

Anteriormente nos hemos referido a las huelgas que afectaron a esta Compañía los meses de Mayo y agosto. Su origen estuvo en la aplicación a nuestro personal de las disposiciones del Estatuto de los Trabajadores que entró en vigor el 15 de Marzo de 1.980 y fundamentalmente en el establecimiento de la jornada de 84 horas bisemanales efectivas para los Conductores-perceptores en jornada continuada, lo que suponía que no se alteraba el tiempo efectivo al dejar de computarse los 20 minutos de descanso que anteriormente se consideraban como de trabajo para la jornada continuada de 86 horas bisemanales que venía trabajando dicho personal. El personal pretendió que la nueva jornada de trabajo no fuera efectiva sino que se mantuviesen como de trabajo efectivo los 20 minutos de descanso en jornada continuada.

Ante esta postura, en las diversas reuniones mantenidas la Compañía dejó clara constancia de que las reivindicaciones económicas del personal debían plantearse ante la Magistratura de Trabajo y de su disposición de dialogar sobre diversos temas de organización del trabajo, respondiendo el personal con la huelga de los días 13 y 14 de Mayo, la que se resolvió con el acuerdo de someter las discrepancias, que luego fueron sobre nueve puntos, a arbitraje de equidad del Consejero de Trabajo del Gobierno Vasco.

Dictado el correspondiente Laudo por el Consejero de Trabajo del Gobierno Vasco el 15 de Julio, surgieron discrepancias en cuanto a la aplicación de algunos puntos del mismo y antes de dirimir las por los cauces normales, nos vimos sorprendidos de que el personal, sin previo aviso, inició la prestación del servicio del día 2 de Agosto sin cobrar a los usuarios y continuó en esta actitud los días 3 y 4, lo que obligó a la Compañía a decretar el cierre de la empresa el día 5 de Agosto. Como consecuencia de ello, en reunión celebrada en la Delegación Territorial de Trabajo de Guipúzcoa se llegó al acuerdo de someter a la interpretación del Consejero de Trabajo del Gobierno Vasco las discrepancias que habían surgido en la aplicación del Laudo, saliendo el servicio normalmente a media tarde del día 5 de Agosto y quedando resuelta la cuestión con la nueva Resolución dictada por la Autoridad Laboral el 10 de Octubre.

T A R I F A S

Con fecha 19 de Diciembre planteamos ante el Ayuntamiento de San Sebastián el expediente de elevación de las tarifas de las líneas urbanas, en el que utilizando los datos contables y técnicos y asimismo las unidades de tráfico correspondientes al periodo de Enero a Noviembre de 1.980, resultaba un precio medio de 20 pesetas.

El Ayuntamiento, en sesión plenaria celebrada el 9 de Enero de 1.981, acordó:

1º. Mantener el actual precio de los billetes en la cantidad de dieciseis pesetas, no informando favorablemente ningún incremento de las tarifas.

2º.- Iniciar las necesarias operaciones municipales de control y adquirir las acciones necesarias de la Compañía para poder participar en el Consejo de Administración de la misma.

3º.- Estudiar en el plazo de tres meses las condiciones y conveniencia de proceder al rescate de la concesión del servicio del que es titular la Compañía del Tranvía".

Teniendo en cuenta que el acuerdo municipal es preceptivo pero no vinculante, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes continuamos la tramitación del expediente ante la Comisión de Precios de Euskadi, que el pasado día 18 de Febrero acordó denegar la elevación de las tarifas urbanas solicitada por la Compañía.

En cuanto a la tarifa de las líneas interurbanas de Rentería y Beraun, el Departamento de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Vasco dictó una orden en el Boletín Oficial del País Vasco de 23 de Enero de 1.981, autorizando la elevación de un 15'62%, lo que hemos aplicado a partir de 1 de Febrero.

AMPLIACION DEL CAPITAL

En virtud de lo dispuesto por la Ley 61/1978, de 27 de Diciembre, en su disposición transitoria 6ª, el Consejo de Administración convocó Junta General Extraordinaria de Accionistas,

para proponer a la misma el aumento del Capital de la Compañía - en 32.000.000 de pesetas mediante la creación de 32.000 nuevas - acciones de 1.000 pesetas nominales cada una, con el 60% de su - importe con cargo al saldo de la cuenta "Regularización Decreto- Ley 12/1973, de 30 de Noviembre" y desembolsando el accionista - el 40% restante. La Junta General se celebró el día 24 de Octu- bre y aprobó la propuesta del Consejo de Administración, abrién- dose seguidamente el plazo de suscripción previsto en la Ley de Sociedades Anónimas para que los accionistas pudieran ejercitar su derecho. Finalizado el plazo y efectuada la adjudicación de - las acciones sobrantes solicitadas por los accionistas, ha qued- do cubierta la suscripción habiendo sido declarada la liberación total de las acciones que ya han sido enviadas a los suscripto- res acompañadas de las correspondientes pólizas de compra.

R E S U L T A D O

Como vereis mas adelante, el Ejercicio de 1.980 se ha cerrado con una pérdida de 23.518.587'68 pesetas.

Como ha quedado expuesto en la introducción de esta - Memoria, los factores principales que han ocasionado esta pérdi- da han sido la insuficiencia tarifaria, las constantes alteraci- nes del orden público y la crisis económica , significando las - repercusiones económicas ocasionadas por las alteraciones del o- den público por sí mismas la pérdida que hemos sufrido.

Teniendo en cuenta las facilidades que conceden las l- yes fiscales, os proponemos contabilizar el importe de la pérdi- da del Ejercicio en una cuenta especial para su posible amortiz- ción en el curso de los próximos cinco años.

FUTURO DE LA COMPAÑIA

Como ya os lo anunciamos el año pasado, con fecha 2 d- Abril se interpuso recurso contencioso-administrativo ante la - Audiencia Territorial de Pamplona, contra el acuerdo del Pleno municipal de San Sebastián de 14 de Diciembre de 1.979 y la des- timación presunta por silencio administrativo del recurso de re- sición planteado el 25 de Enero de 1.980.

Posteriormente, con fecha 4 de Septiembre, se presentó el correspondiente escrito de formalización de la demanda, todo ello en lo referente a la reclamación de restablecimiento del equilibrio económico de 1.978.

En cuanto al Ejercicio de 1.979, con fecha 30 de Mayo de 1.980 presentamos en el Ayuntamiento de San Sebastián un escrito documentadísimo, solicitando el restablecimiento del equilibrio económico y el reconocimiento de un normal beneficio industrial, mediante el abono de 37.818.741 pesetas.

Como en el caso anterior, el Ayuntamiento, en sesión Plenaria de 11 de Julio de 1.980, denegó la petición de la Compañía, sin entrar en ningún análisis de los argumentos utilizados por la Compañía para fundamentar su petición.

Planteada el correspondiente recurso de reposición sin resultado, el 30 de Octubre se interpuso recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Territorial de Pamplona, formalizándose la demanda el día 30 de Enero de 1.981.

También, con fecha 31 de Enero de 1.981, se ha pedido a la Audiencia Territorial de Pamplona la acumulación de los dos expedientes de 1.978 y 1.979, lo que redundará en la más rápida tramitación global de ambos asuntos.

Seguimos manteniendo nuestro optimismo en cuanto a la resolución favorable de nuestras reclamaciones, optimismo que ha sido reafirmado por el hecho de que los técnicos municipales que han emitido los informes preceptivos exigidos por las normas legales de Régimen Local no cuestionan el derecho de la Compañía a la indemnización del importe de las pérdidas sufridas sino solamente el reconocimiento del normal beneficio industrial, pero esto sin ningún argumento de peso.

Añadiendo a ello, la confianza de que en el año 1.981 -- continuarán decreciendo los desórdenes callejeros de acuerdo con la tónica observada a partir del mes de Octubre de 1.980, creemos que es nuestro deber terminar el contenido de esta Memoria, con la esperanza abierta al optimismo que está basada en las consideraciones que hemos expuesto anteriormente.

Detallamos a continuación el resultado obtenido durante el Ejercicio de 1.980.

Ingresos

Recaudación	371.074.137	
Otros ingresos	<u>11.679.196'60</u>	382.753.333'60

Gastos

Personal	315.047.427'32	
Materiales para entretenimiento, conservación y servicio	21.324.089'51	
Carburantes	52.577.167,-	
Primas de seguros	4.497.373,-	
Impuestos, tasas y arbitrios, tributos	1.189.689,-	
Intereses y descuentos	113.764'47	
Gastos generales	4.774.899'98	
Amortizaciones	<u>6.747.511,-</u>	406.271.921'28

PERDIDA DEL EJERCICIO 23.518.587'68

cuyo importe os proponemos dejarlo contabilizado en cuenta especial de activo denominada "PERDIDA DEL EJERCICIO DE 1.980", para su posible amortización en el curso de los próximos cinco años.

BALANCE INVENTARIO REGULARIZADO, SEGUN LO PREVENIDO EN LA LEY 76/1.961, DE 23 DE DICIEMBRE, Y EN EL DECRETO-LEY 12/1.973, DE 30 DE NOVIEMBRE, FORMALIZADO EL DIA 31 DE DICIEMBRE DE 1.980.

A C T I V O

ACTIVO INMATERIAL	907.334'81
INSTALACIONES	90.121.847'87
ALMACEN	9.631.062'35
CUENTAS DEL PERSONAL	614.031'80
CAJA	1.646.396'85
BANCO GUIPUZCOANO, CUENTA CORRIENTE Nº 33665-1	18.425.770'12
BANCO GUIPUZCOANO, LIBRETA DE AHORRO Nº 109584-3	144.630'73
BANCO GUIPUZCOANO, LIBRETA DE AHORRO Nº 112010-4	120.431'43
CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA, CUENTA CORRIENTE Nº 68289-8	104.387'02
CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA, CUENTA CORRIENTE Nº 249480-5	12.482'80
CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN, CUENTA CORRIENTE Nº 0/085242/6	228.592'25
VALORES EN CARTERA	45.725.000,-
PERDIDA DEL EJERCICIO DE 1.978	8.531.961'05
PERDIDA DEL EJERCICIO DE 1.979	21.208.636'24
PERDIDA DEL EJERCICIO DE 1.980	<u>23.518.587'68</u>
TOTAL	<u>221.011.153'00</u>

P A S I V O

CAPITAL	64.000.000,-
FONDO DE RESERVA	62.130.315,-
RESERVA LEGAL	6.400.000,-
REGULARIZACION DECRETO-LEY 12/1973, DE 30 DE NOVIEMBRE	41.152.798'76
CUENTA DE REGULARIZACION LEY 50/1977, DE - 14 DE NOVIEMBRE	5.000.000,-
CUENTAS CORRIENTES	15.324.632'97
CUENTAS PENDIENTES DE REGULARIZAR	18.151.897'67
DIVIDENDO ACTIVO	110.870'95
PAGO DE IMPUESTOS	<u>8.740.637'65</u>
TOTAL	<u>221.011.153,-</u>

SAN SEBASTIAN, 3 de Marzo de 1.981.

EL CONSEJO DE ADMINISTRACION

D.V., domingo, 6 de septiembre de 1981

TEMAS MUNICIPALES

Mañana, primera reunión de concejales para preparar los nuevos estatutos

La Compañía del Tranvía ya es de propiedad municipal en más del 90% de las acciones

San Sebastián. (DV.)—En el pasado mes de marzo, el Ayuntamiento en Pleno adoptaba la importante decisión de comprar la Compañía del Tranvía de San Sebastián, adquiriendo las 64.000 acciones integrantes del capital social de la misma, a un precio máximo de 100 a la par. Para obtener los fondos oportunos para esta operación se determinaba, asimismo, vender la cartera de valores municipal, con acciones de Iberduero, Telefónica y otras.

Han pasado siete meses desde la fecha y ha sido el tiempo empleado por los servicios bancarios para actuar en esta compra-venta. Actualmente, más del 90 por 100 de las acciones de la Compañía ya han pasado a manos del municipio, continuando las gestiones para localizar a los restantes accionistas. Así las cosas, el alcalde ha convocado a los grupos políticos del Ayuntamiento a fin de celebrar mañana, lunes, a la una de la tarde, la primera reunión en torno al tema.

La ciudad es prácticamente dueña de la Compañía del Tranvía y los municipales deben de empezar a



El precio del billete estará sujeto a la política municipal en materia de transportes. (Foto archivo).

gestionarla. Lo primero que hay que hacer es cambiar los Estatutos y constituir el nuevo consejo de administración, integrado por corporativos, vecinos, así como trabajadores de la empresa. Estatutos que configurarán una nueva actuación en el terreno del transporte colectivo. Una nueva política del Consejo de Administración que fijará el modo de cubrir el déficit que se

produzca, bien a cargo del Presupuesto Municipal Ordinario, manteniendo unos precios políticos en el billete, bien aumentado el precio del billete; actuaciones simultáneas; cargando un porcentaje al impuesto de la contribución urbana... una serie de opciones sin dejar la participación en el déficit de la Administración central. Aunque a este respecto hace unos días se informaba desde Madrid que las ayudas del Estado a estos déficits irán paulatinamente disminuyendo —en el 81 un 50 por 100, en el 82, un 25 por 100 y en el 83 un 15 por 100— hasta que en el año 84 no tendrían ninguna, quedando toda la carga deficitaria a costa del municipio respectivo.

El déficit, en el presente ejercicio, se está produciendo al igual que en los anteriores y en consecuencia será la política municipal en transportes la que fije el modo en que lo van a cubrir los donostiarros o directamente con el aumento del billete o indirectamente a través del Presupuesto Municipal Ordinario.

Documento nº 40: En el año 1981, y tras un largo proceso de negociaciones, el Ayuntamiento de San Sebastián adquirió el accionariado de la Compañía del Tranvía. El Diario Vasco, 6 de septiembre de 1981.

Documento nº 41: Relación de accionistas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián presentes o representados en la Junta General de Accionistas del 1 de marzo de 1975	
Banco Guipuzcoano	2.061
Eléctra Berchín	1.260
Junta del Patronato de la Casa de la Misericordia	574
Caja de Ahorros y Monte de Piedad Municipal de San Sebastián	520
José María Muguruza Irisarri	400
Antonio Barroso y Sánchez Guerra	400
María Paz Elósegui Calisalvo	265
María Loidi Iriarte	243
María Paz Ramírez Delgado	243
Javier de Satrústegui Petit de Meurville	242
Convento de Miracruz, Religiosas de la Asunción	240
Dolores Bolumburu Onraitia	215
José Maestre Berdejo	200
Aurora Medrano Laguna	200
Marcelina García de Andoain Bengoechea	197
Teodora de Las Heras Fadrique	192
Concepción de la Quintana Suárez Argudín	186
Luis Lemonier Zappino	183
Santiago Otegui Campos	168
Juana Arriola Arriola	160
Aragonesa de Fincas y Terrenos	157
María Teresa Elósegui Calisalvo	140
Cristina Ros Bory	140
Asunción Pérez de Nanclares Olmo	139
José María Maquibar Arrillaga	138
María Concepción Lamsfus Sese	137
María Luisa Elósegui Calisalvo	135
María Amorena Esparza	131
Rafael Londaiz Plaza	131
Martín Londaiz Plaza	130
José María Egaña Loidi	121
Laura Tabuyo Arizmendi	110

Alfonso y Joaquín Churruca Calbetón, Mercedes y Rosario Churruca y Zubiría, Carmen, Ramón, Teresa, Agustín, Pilar, Francisco J. y Juan Churruca y Arellano	100
Ana María Lizasoain Calisalvo	98
Eugenia Saralegui Egoscozabal	96
Carmen Uriarte Berasategui	87
María de la Concepción Soriano Gurruchaga	85
José Joaquín Uriarte Berasategui	87
José Ramón Machimbarrena Calvar	80
Juana y Dolores García Gurruchaga	80
María Isabel Iturriagagoitia Elósegui	78
Carmen Iturriagagoitia Elósegui	78
Milagrosa Iturriagagoitia Elósegui	78
Dolores Machimbarrena y Blasco	76
Teodora Echeverría Machinota	74
Consuelo Machimbarrena y Blasco	70
Ricardo Machimbarrena Calvar	70
Miguel Sanz Ramírez	65
Concepción Ayestarán Aduriz	64
Carlos Sanz Ramírez	62
Félix Azpilicueta Vígera	58
María Otamendi Agarrista	58
Sociedad Anónima Monte Igueldo	55
Eduardo Benjumea López	53
Antonio Urquidi y Astondoa	53
Luisa María Cabanilles Rodríguez	52
Amparo Rodríguez Gal	52
Josefina de Satrústegui Petit de Meurville	52
Genaro Hormazábal García y Ascensión Meabe Vivanco	50
Carmen Luzuriaga Tobalina	50
Javier y Josefina Veglison Jornet	50
Emilio Muro Juarista y Josefa Elola Arcelus	48
María Dolores Salis Martínez	47
Felipe María Pérez Ormazábal	46
Carmen Elósegui Usandizaga	44
Ramón Elósegui Alday	44

Juan María Elósegui Alday	42
María Begoña Arriola Iriondo	41
Marta Satrústegui Petit de Meurville	41
Joaquín Peñalosa Méndez	40
María Antonia Prado y Vega de Seoane	35
María del Carmen Eizaguirre Zudaire	32
Marta Machimbarrena Thiebaut	32
Concepción Oliván Bago	32
Pilar Oliván Bago	32
Pilar y Concepción Oliván Bago	32
María de los Ángeles Radrigales Arrieta	32
Ladislao Echaide Quintana	30
Francisco Javier Iturriagagoitia Elósegui	30
Ernesto Machín Sánchez	29
Modesta Arizpe Azpeitia	29
Jaime Rius Fabra	27
Ramón Aguirrebengoa de la Herrán	26
María Aguirrebengoa Guereca	26
María del Carmen Esnal Aramberri	26
Francisco Javier Otamendi Retortillo	26
Joaquín María Otamendi Retortillo	26
Feliciano Elola Sagastume y Eloisa Urdampilleta Sorondo	25
Juan Leoz Zaratiegui	25
María Concepción Hériz y Fernández de Navarrete	24
María Pilar Hériz y Fernández de Navarrete	24
Pilar, Concepción y Roque Hériz y Fernández de Navarrete	24
Gabriel Pérez Tapia	24
María Gonzalo Esnal	24
Antonio Gonzalo Esnal	22
José María Inciarte y Armiñan	22
María del Coro Prado Aranzadi	22
Ana María de la Quintana Suárez Argudín	21
María del Puy Astrain y Ruiz	20
Manuel Espina Michelena	20
María Josefa Espina Michelena	20
Inés Tellechea Echeverría	20

Francisco Javier Añorga Añorga	18
Enrique Bengoechea Damborenea	18
Jesús Bengoechea Damborenea	18
Herederos de Francisca Arrieta Estala	18
José Saenz Garmendía	18
María del Rosario Uhagón Prado	18
José Antonio de Cuadra Echaide	17
María del Pilar de Cuadra Echaide	17
Pedro de Cuadra Echaide	17
María del Carmen Lomba Veglison	17
María Mercedes Lomba Veglison	17
Antonio Ganzarain Ortúzar	16
Fernando Gaytan de Ayala y Londaiz	16
Ana Belén Larrauri Mercadillo	16
Carlos Larreta Acelain y Calisalvo	16
Carlos Pérez Herrera	16
Eugenio, María Soledad y María Rosa Urroz Larumbe	16
Genoveva Yurrita Barrenechea	16
María de los Dolores Pérez Herrera	16
Mercedes Sert Badía	16
María Francisca Echaide Quintana	15
María del Pilar Echaide Quintana	15
María Francisca Echaide Quintana	15
Carlos Eizaguirre Machimbarrena	15
José Manuel Elósegui Lizarriturry	15
María Luisa Gaytan de Ayala y Londaiz	15
Teodoro Gaytan de Ayala y Londaiz	15
Josefa Antonia Rezola Lizarriturry	15
Miguel Azpilicueta Viguera	15
Carlos Carrasco Tuton	14
Consuelo Correa Veglison	14
Alfonso Gaytan de Ayala y Londaiz	14
Rafael Gaytan de Ayala y Londaiz	14
María Rius Fabra	14
Ana María Truffino Van Waesbergte	14
Alfonso López-Doriga Pérez	14

Manuel Carlos López-Doriga Pérez	14
Javier Astrain y Ruiz	13
Ramón López Doriga Pérez	13
Trinidad Rius Fabra	13
Francisco Rodríguez Saura	13
Mercedes López-Doriga Pérez	13
María del Carmen Ayguavives Elósegui	12
Antonio Correa Veglison	12
Josefina Correa Veglison	12
Miguel Sasieta Irastorza	12
Isabel Satrústegui y López	12
María Antonia Satrústegui y López	12
María Teresa Aguilar Otermín	11
Asunción Ferrer Gabalda	11
Francisco Sert López	11
José Luis Sert López	10
Juan Cruz Caparros Castellano	10
María Pilar y Francisca Garaizabal y Arnao	10
José Ramón Lomba Veglison	10
María Luisa López Leclercq	10
Iñigo Mendizábal Arana	10
María del Villar Mendizábal Fernández	10
Jesús Mendizábal Gortázar	10
Dolores del Valle de Lersundi Mendizábal	10
Cipriano Zabala Artucha	10
Antonio Sert López	10
Mariano Cid Manzanedo y Ignacia Leoz Zaratiegui	9
María Esnaola Sarriegui	9
María Luisa Muro Samaniego	9
Jesús Braceras Blanco	8
Juan Ceberio Garmendia	8
José Antonio Hériz Espinera	8
Pilar Hériz Espinera	8
José Luis López de Maturana Bárcena	8
Ángel Pérez Herrera	8
Asunción Pérez Herrera de Cervera	8

María del Carmen Tejada y Duque de Estrada	8
Claudio López Sert	8
María Benita López Sert	8
María Isabel López Sert	8
Ángel Escoriaza y Castellón	7
María Pilar Tejada y Duque de Estrada	7
María del Carmen Arsuaga Calvo	6
María Dolores Arsuaga Calvo	6
María Teresa Arsuaga Calvo	6
Francisca Arregui Meque	6
Fernanda Belastegui Amatriain	6
Ignacia Leoz Zaratiegui	6
Manuel Maritorena Santiago	6
José María, José Luis y María del Carmen Martija Zulaga	6
María Soledad Tejada y Duque de Estrada	6
Francisco Ugalde Ugalde	6
Beatriz Vega de Seoane Azpilicueta	6
Elvira Arribillaga Celayeta	6
Félix Azpilicueta Ferrer	6
Joaquín Azpilicueta Ferrer	6
Manuel Azpilicueta Ferrer	6
Asunción Azpilicueta Ferrer	6
Pilar Michelena Urdampilleta	6
Javier Gonzalo Esnal	6
José Almandoz Echeverría	5
María del Coro Gortázar Lorente	5
María Dolores Gortázar Lorente	5
José Lizasoain Mugiro	5
Mercedes, José Manuel, María del Coro y María Lourdes Gros Vidaurre	5
María de la Soledad Lizasoain Mugiro	5
Ignacio San Martín Lorente	5
José Félix San Martín Lorente	5
María Teresa San Martín Lorente	5
Eugenio Urroz Larumbe	5
Luis Carlos Yabar Lorente	5
María Dolores Yabar Lorente	5

María Izurzu Tirapu	5
María del Carmen Alcorta y Lournaga	4
Sinforosa Echeverría Ganuza	4
Herederos de José, Carmen y Pilar Gros Erquicia	4
María Dolores y María Isabel Lournaga Villa	4
Ana María Mendiluce Herreros	4
Margarita Sagardía Lournaga	4
Ana María de los Santos Múgica	4
María del Carmen Sarriegui Echeverría	4
María Rosa Satrústegui Fernández	4
Salomé Unceta Basterrechea	4
Josefa Elósegui Lizarriturry	3
Luis L. Pascual Gaspar	2
Antonia Fernanda Goiburu Marthe	2
Héctor, Margarita, Gonzalo, Javier y Concepción Kutz Lournaga	2
María del Carmen Lournaga Cortaberría	2
José Manuel Lizasoain y Sasera	2
Germana Meque Galdós	2
María Luisa Zubillaga Iraola	2
Fuente: AMVF, Fondo CTSS, expediente del ejercicio de 1974. Elaboración autor	

Sres. Accionistas:

Tenemos el honor de comparecer ante vosotros para cumplir el grato deber que nos imponen los Estatutos Sociales de daros cuenta de nuestra gestión y del desarrollo del Ejercicio cerrado al 31 de Diciembre de 1.982, consignando los datos más importantes que en el han influido.

Antes de entrar a comentar los aspectos técnico-económicos, vamos a dejar constancia de la composición del accionariado de la Compañía al 31 de Diciembre de 1.982 que es la siguiente:

-Ayuntamiento de San Sebastián	38.857 acciones	60'71%
-Electra de Berchín S.A.	24.841 "	38'81%
-12 accionistas	302 "	0'48%
	<u>64.000 acciones</u>	<u>100%</u>

Durante el Ejercicio, como consecuencia de haber vendido sus acciones al Ayuntamiento, han causado baja 3 accionistas con un total de 27 acciones.

DATOS GENERALES DE LA EXPLOTACION

Vamos a distinguir entre el conjunto de las líneas urbanas, de las cuales es concedente el Ayuntamiento de San Sebastián, y la línea interurbana Rentería/Beraun, cuya explotación depende del Gobierno Vasco.

	<u>1.982</u>	<u>1.981</u>	<u>Diferencia</u>	<u>%</u>
-Líneas urbanas	19.882.680	19.058.123	+824.557	+4'
-Línea Rentería/ Beraun	5.676.671	5.551.411	+125.260	+2'

Documento nº 42: Memoria del ejercicio de 1982, primero de gestión municipal.
Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

<u>Kilometros recorridos</u>				
	<u>1.982</u>	<u>1.981</u>	<u>Diferencia</u>	<u>%</u>
-Líneas urbanas	3.006.951	2.853.420	+ 153.531	+ 5
-Línea Rentería/ Beraun	<u>1.387.388</u>	<u>1.319.986</u>	+ <u>67.402</u>	+ <u>5</u>
Total general	4.394.339	4.173.406	220.933	+ 5

<u>Viajeros por kilometro</u>				
-Líneas urbanas	6'61	6'67	-0'06	-0'89
-Línea Rentería/Beraun	<u>4'09</u>	<u>4'20</u>	- <u>0'11</u>	- <u>2'61</u>
	5'81	5'89	-0'08	-1'35

Como puede observarse, tanto los viajeros como el servicio prestado, es decir los Kms. recorridos, han aumentado durante el Ejercicio 1.982; sin embargo, cabe destacar que los Kms. -- han aumentado en mayor proporción que los viajeros lo que lleva consigo que el índice de viajeros por Km. haya descendido en -- -1'35%. La principal causa está en que a partir del día 23 de Agosto la totalidad del servicio de la línea de Rentería se tuvo -- que prolongar hasta el Bº de Gabierrota, lo que supone circular -- prácticamente en vacío 700 m. por trayecto, habiéndose tenido que llevar a cabo porque el Ayuntamiento de Rentería cerró al tráfi-- co rodado la salida de la calle Viteri donde hacia anteriormente la maniobra el autobús.

En lo que se refiere a las líneas urbanas la actividad se puede considerar buena ya que al aumento de Kms. recorridos -- (+ 5'4%) se ha correspondido un incremento bastante similar en -- el nº de viajeros (+ 4'3%) lo que hace que el índice de viajeros por Km. apenas sufra variación con respecto al año 1.981 (-0'89%) por lo que podemos decir que han aumentado los viajeros aumentando a su vez la calidad del servicio.

Horas-hombre-coche en circulación

	<u>1.982</u>	<u>1.981</u>	<u>Diferencia</u>	<u>%</u>
-Líneas urbanas	225.105	214.357	+ 10.748	+5'01
-Línea Rentería/ Beraun	<u>73.100</u>	<u>70.280</u>	+ <u>2.820</u>	+4'01
	298.205	284.637	+ 13.568	+4'76

Velocidad comercial (Km./hora)

	<u>1.982</u>	<u>1.981</u>	<u>Diferencia</u>	<u>%</u>
-Líneas urbanas	13'36	13'31	+ 0'05	+0'37
-Línea Rentería/ Beraun	<u>18'98</u>	<u>18'78</u>	+ 0'20	+1'06
Total general	14'73	14'66	+ 0'07	+0'47

Como puede observarse el conjunto de horas-coche ha aumentado un 4'7% ligeramente inferior al aumento de kilómetros -- (+ 5'3%); ello se ha debido a que la velocidad comercial ha aumentado algo respecto a 1.981 (+ 0'4%) lo que nos lleva a la conclusión de que la circulación en la ciudad no se ha deteriorado, lo que puede llevar consigo que el público coja mas confianza en nuestros servicios.

MODIFICACIONES DE SERVICIOS

Durante el Ejercicio se han efectuado las siguientes modificaciones:

El día 15 de Junio se procedió a prolongar el recorrido de la línea de Venta Berri hasta el final de la Avda. de Zarauz con lo que se ha conseguido que los vecinos del Bº de Zapartari pudieran contar con un servicio adecuado. Asimismo se ha dotado a esta línea por la tarde de un autobús más con lo que se ha conseguido mejorar la frecuencia y regularidad del servicio.

Con fecha 14 de Junio el concesionario que realizaba el servicio al Alto de Errondo abandonó el mismo por no ser rentable, debiendo de hacerse cargo del mismo la Compañía, pero, con el fin de racionalizar el servicio, se procedió a fusionar la línea de Errondo con la de Aiete lo que nos supone un ahorro anual del orden de 7 millones de pesetas.

El 2 de Noviembre, despues de realizar los estudios -- pertinentes, dada la imposibilidad de circular desde la calle -- Loyola hasta la Pl. de Bilbao por los continuos atascos, y teniendo en cuenta que apenas subian viajeros en la Estación del Norte, se modificó el recorrido de la línea Norte-Eguia, dejando de pasar por la Estación de Renfe, realizando el recorrido al centro

de la ciudad directamente por el puente de Santa Catalina con lo que se acorta el tiempo del trayecto en un 20% con la consiguiente mejora de calidad del servicio.

Finalmente, en lo que se refiere a la línea interurbana Rentería/Beraun, forzados por las circunstancias, tal como se ha dicho anteriormente, con fecha 23 de Agosto se prolongaron todos los servicios que terminaban en la Alameda de Gamón hasta el Bº de Gabierrota por lo que consecuentemente cada 7 minutos va un autobús hasta Gabierrota cuando anteriormente iba cada 30 minutos y asimismo se tuvo que reforzar el servicio con un autobús más por la tarde con el fin de mantener la regularidad del mismo.

T A R I F A S

a) Líneas urbanas

Con fecha 1 de Enero se pusieron en vigor las siguientes tarifas:

Billete ordinario : 21 ptas.

Billete especial Bº Igueldo: 25 ptas.

b) Línea interurbana Rentería/Beraun

Con fecha 1 de Febrero se autorizó una subida general del sector del 12% resultando una tarifa de 3'1065 ptas. viajero-kilómetro, que daba como resultado los siguientes precios según trayectos:

San Sebastián-Beraun	28 ptas.
San Sebastián-Rentería (Gabierrota)	28 "
San Sebastián-Rentería (Alameda).....	25 "
San Sebastián-Pasajes....	23 "
Herrera-Rentería	21 "

Posteriormente, con fecha 18 de Julio, se autorizó una nueva subida en el trayecto San Sebastián-Rentería (Alameda) por existir un defecto de medición del kilometraje de concesión por parte de la Administración, aumentándose el billete de este trayecto en 3 ptas. así como el trayecto Herrera-Rentería en 2 ptas. Asimismo, con fecha 19 de Septiembre, por la misma razón anterior, se aumentó el precio del trayecto entre San Sebastián y Be

En consecuencia, los precios de los trayectos de la línea Rentería-Beraun quedaron como a continuación se indica:

San Sebastián-Beraun:	31 ptas.
San Sebastián-Rentería (Alameda y Gabierrota)	28 "
San Sebastián-Pasajes	23 "
Herrera-Rentería.....	23 "

R E C A U D A C I O N

Como consecuencia de la elevación de tarifas y del aumento de viajeros (+ 3'8%) la recaudación ha aumentado en un 23'9% respecto al ejercicio anterior según se detalla a continuación:

Recaudación

	<u>1.982</u>	<u>1.981</u>	<u>Diferencia</u>	<u>%</u>
-Líneas urbanas	417.760.855	337.180.368	+80.480.487	+23'9
-Línea Rentería/ Beraun	<u>134.976.427</u>	<u>109.023.147</u>	+25.953.280	+23'8
Total general	552.737.282	446.203.515	+106.433.767	+23'9

Recaudación por viajero (tarifa media)

-Líneas urbanas	21'01	17'69	+3'32	+18'71
-Línea Rentería/ Beraun	<u>23'78</u>	<u>19'54</u>	4'14	<u>21'07</u>
Total general	21'62	18'13	+3'49	+19'25

I N V E R S I O N E S

Se han comprado 7 autobuses Pegaso modelo 6038 que entraron en servicio a mediados de año, que es el primer paso de una política de renovación paulatina de la flota. Se han retirado de la circulación 5 autobuses con 15 años de vida y un sexto que, aunque tenía 9 años, tuvo que ser dado de baja al haber sido incendiado, habiéndose pasado de una flota de 79 autobuses -- con una vida media de 10 años en el Ejercicio 1.981, a una flota de 80 autobuses y una vida media de 9 años y 9 meses en el Ejercicio de 1.982.

Esto ha supuesto una inversión de 44.529.320 ptas., habiéndose financiado la operación con un crédito de la Caja de Ahorros Municipal al 15% de interés y amortización a 4 años con un año de carencia.

Se han adquirido 11 máquinas expendedoras de billetes - (marca Almex) de una compra total de 31 máquinas suponiendo para este Ejercicio una inversión de 1.655.194 ptas.

Esta compra se ha realizado con el fin de que, una vez recibida la totalidad de las máquinas, suprimir el sistema de cobro que se efectúa con el torno cuenta viajeros que ha quedado - totalmente obsoleto.

Se ha adquirido un grupo electrogeno por un importe de 607.840,- pesetas que nos sirve para garantizar la continuidad - de los servicios de la Empresa ante los cortes de energía.

Se han comprado 2 equipos emisores para autobuses que supone un importe de 184.142,- pesetas.

Se han efectuado reformas en las Cocheras, Talleres y demás dependencias de la Empresa por un importe de 420.032,- pesetas.

Y por último, se ha comprado pequeño utillaje y herramienta por un importe de 43.871,- pesetas.

Todo lo antedicho ha supuesto una inversión total de - 47.440.399 ptas.

También es de destacar que se ha efectuado en nuestros talleres la reparación general de la carrocería de 6 autobuses.

P E R S O N A L

Se ha proseguido la labor iniciada en el año 1.979 de mejorar la productividad de la Empresa, habiéndose pasado de una plantilla de 276 trabajadores en el año 1.981 a una plantilla de 272 trabajadores en 1.982, a pesar de haber aumentado la plantilla de conductores que ha pasado de 150 en 1.981 a 153 al final - del presente Ejercicio.

También se ha reducido el número de horas extraordinarias trabajadas de 61.186 el año 1.981 a 56.149 el año 1.982, lo que supone una disminución del 8'2% que es notable sobre todo si se tiene en cuenta que ha existido un aumento de 220.933 Kms. -- prestados en servicio, que supone un incremento de 5'3% respecto al año anterior.

R E S U L T A D O S

El resultado del Ejercicio ha experimentado una pérdida de 21.180.564'94 ptas., habiéndose realizado la censura de -- cuentas que confirma dichas pérdidas.

El dictamen del Censor de cuentas D. Francisco Javier Arana Gondra, nombrado por el Instituto de Censores de Cuentas de acuerdo con el artº 25º de los Estatutos de la Sociedad, emitido con fecha 14 de Marzo de 1.983, ha sido el siguiente:

"Practicada la auditoría o censura de cuentas encomendada, mediante la aplicación de normas y procedimientos técnicos generalmente admitidos, y realizadas aquellas comprobaciones y -- pruebas selectivas que se han considerado necesarias:

ES MI OPINION PROFESIONAL que el Balance de Situación y las Cuentas de Resultados, relativos a la "Compañía del Tran-- vía de San Sebastián S.A.", son representativos de su situación financiero-patrimonial y económica al 31 de Diciembre de 1.982, habiendo sido preparados de conformidad con normas y criterios -- de Contabilidad generalmente aceptados sobre bases uniformes con las del año anterior y de conformidad con las disposiciones lega-- les y estatutarias de aplicación".

Como documentación anexa se acompaña el Balance, Cuen-- ta de Resultados así como el desglose de los mismos entre las -- líneas urbanas e interurbana Rentería/Beraun, que da las siguien-- tes cifras:

	<u>Total</u> <u>Ptas.</u>	<u>Por Km.</u>	<u>Por via--</u> <u>jero</u>
-Pérdida líneas urbanas	5.805.035	1'93	0'29
-Pérdida línea Rentería/ Beraun	<u>15.375.530</u>	<u>11'08</u>	<u>2'71</u>
	21.180.565	4'82	0'82

Como puede observarse, la pérdida por viajero en las -- líneas urbanas ha sido de 0'29 ptas. por lo que podemos decir -- que prácticamente se ha cubierto el coste del servicio.

Las causas principales que han originado la pérdida -- del Ejercicio estan en la línea de Rentería y podemos citar las

siguientes:

-Desfase en la aplicación de la tarifa respecto al comienzo del Ejercicio, aunque se ha logrado para el futuro que el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco haya reconocido - para el cálculo de tarifa un mayor kilometraje.

-Aumento de kilómetros no compensado con aumento proporcional de viajeros por la incidencia principalmente de la prolongación del servicio hasta el Bº de Gabierrota como se ha comentado anteriormente.

-Situación político-social:

Aunque el efecto negativo en nuestros servicios de la situación político-social ha disminuido notablemente, sigue aún influyendo negativamente. Durante el año 1.982 fueron destuidos totalmente los autobuses nº 139 y 145, por incendios provocados en Rentería el día 13 de Enero en el primero y el día 13 de Noviembre en el segundo. Otros 3 autobuses sufrieron daños importantes, provocados también en Rentería, siendo también muy numerosos los autobuses cruzados en la vía pública que sufrieron daños de mínima cuantía, pero que interfirieron el normal desarrollo del servicio, con la consiguiente pérdida de viajeros.

Los daños sufridos por los 5 autobuses han sido valorados en 6.232.000 ptas., de las cuales hemos recuperado del Seguro 3.169.000 ptas., estando en tramitación nuestra reclamación - del resto de los daños sufridos, si bien debemos hacer constar - que la Póliza del Seguro de incendio de autobuses nos ha costado este año 895.000 pesetas.

Compensación económica del Ayuntamiento de San Sebastián.

Habida cuenta que la Sentencia del Contencioso que existía con el Ayuntamiento seguía sin producirse y ante la necesidad que tenía la Compañía para hacer frente a las inversiones necesarias para el Ejercicio de 1.983, el Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián, en Sesión Plenaria celebrada el día 14 de Diciembre acordó "abonar a la Compañía del Tranvía de San Sebastián S.A. la cantidad de 60.000.000 pesetas en sustitución de la Ejecución de Sen-

cualquiera que sea el fallo de la misma.

Dicha cantidad la hemos englobado en el Resultado General del Ejercicio 1.982 como Resultado ajeno a la explotación - del Ejercicio, por lo que despues de absorber la pérdida propia del Ejercicio de 21.180.564'94 pta ., tal como mandan las normas fiscales, se ha destinado el importe restante a la amortización de las pérdidas totales de los Ejercicios de 1.978 de 8.531.961'05 ptas., de 1.979 de 21.208.636'24 ptas. y parte de la pérdida del Ejercicio de 1.980 de 12.004.677'77 ptas., quedando pendiente de amortizar de este Ejercicio la cantidad de 11.513.909'91 ptas.

SAN SEBASTIAN, 17 de octubre 1983

EL CONSEJO DE ADMINISTRACION

Documento nº 43: Relación de autobuses de la Compañía del Tranvía incendiados entre 1978 y 2009			
Número	Fecha	Lugar	Observaciones
136	28/12/1978	Avenida de España	Totalmente destruido
129	6/3/1979	Alto de Miracruz	Daños parciales. Fue reconstruido
9	24/4/1979	c/ Hernani	Daños parciales. Fue reconstruido
115	16/5/1979	Alto de Miracruz	Daños parciales. Fue reconstruido
117	16/5/1979	Alto de Miracruz	Daños parciales. Fue reconstruido
150	16/5/1979	Alto de Miracruz	Daños parciales. Fue reconstruido
148	1/9/1979	Rentería	Totalmente destruido
121	13/9/1979	Alto de Miracruz	Totalmente destruido
140	16/1/1980	Rentería	Daños parciales. Fue reconstruido
142	18/1/1980	Rentería	Daños parciales en carrocería y rotura de cristales. Fue reparado
16	21/4/1980	Puente de Sta. Catalina	Totalmente destruido
147	9/9/1980	Escalerillas	Daños parciales. Fue reconstruido
137	12/11/1980	Buenavista	Daños parciales. Fue reconstruido
158	12/11/1980	Calle Miracruz	Daños parciales. Fue reconstruido
142	4/2/1981	Pasajes	Daños parciales. Fue reconstruido
134	19/9/1981	Alto de Capuchinos	Daños parciales. Fue reconstruido
145	21/10/1981	Rentería	Daños parciales. Fue reconstruido
108	23/10/1981	Avda de Zumalacárregui	Daños parciales. Fue reconstruido
137	30/10/1981	Pasajes	Daños parciales. Fue reconstruido
134	1/1/1982	Rentería	Daños parciales. Fue reconstruido
139	13/1/1982	Rentería	Totalmente destruido
145	13/11/1982	Rentería	Totalmente destruido
104	19/5/1983	Reina Regente	Totalmente destruido
140	5/10/1983	Rentería	Totalmente destruido
137	28/12/1983	Rentería	Daños parciales. Fue reconstruido
131	11/1/1984	Herrera	Totalmente destruido
112	12/2/1984	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
132	22/2/1984	Herrera	Daños parciales. Fue reconstruido
120	18/3/1984	Jai-Alai	Daños parciales. Fue reconstruido
167	23/3/1984	Buenavista	Daños parciales. Fue reconstruido

109	28/3/1984	Pasajes	Totalmente destruido
122	7/5/1984	Rentería	Totalmente destruido
106	16/6/1984		Daños parciales. Fue reconstruido
114	23/9/1984	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
151	23/9/1984	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
165	23/9/1984	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
106	25/9/1984	Herrera	Daños parciales. Fue reconstruido
105	26/9/1984		Daños parciales. Fue reconstruido
218	26/9/1984	Venta Berri	Daños parciales. Fue reconstruido
126	21/11/1984	Cruce de Ulía	Totalmente destruido
110	23/10/1984	Pasajes	Daños parciales. Fue reconstruido
106	22/11/1984	Pasajes	Daños parciales. Fue reconstruido
167	24/10/1985	Alto de Miracruz	Daños parciales. Fue reconstruido
201	26/7/1986	Calle Miracruz	Daños parciales. Fue reconstruido
147	28/7/1986	Rentería	Totalmente destruido
167	5/8/1986	Rentería	Totalmente destruido
239	27/2/1987	Herrera	Daños parciales. Fue reconstruido
150	4/10/1987	Rentería	Daños parciales. Fue reconstruido
129	5/10/1987	Pasajes	Totalmente destruido
116	7/10/1987	Herrera	Totalmente destruido
207	3/3/1988	Igara	Daños parciales. Fue reconstruido
208	4/3/1988	Seminario	Daños parciales. Fue reconstruido
128	27/4/1988	Rentería	Totalmente destruido
211	15/6/1988	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
115	17/6/1988	Puente Kursaal	Totalmente destruido
222	21/9/1988	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
157	23/9/1988	Rentería	Totalmente destruido
217	23/9/1988	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
141	24/9/1988	Pasajes	Totalmente destruido
149	24/9/1988	Rentería	Daños parciales. Fue reconstruido
221	24/9/1988	Anoeta	Daños parciales. Fue reconstruido
168	4/11/1988	Rentería	Totalmente destruido
309	4/11/1988		Daños parciales. Fue reconstruido
219	9/12/1988	Ategorrieta	Daños parciales. Fue reconstruido
226	9/12/1988	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
155	12/1/1989	Rentería	Totalmente destruido

137	17/9/1989	Rentería	Totalmente destruido
200	17/9/1989	Rentería	Daños parciales. Fue reconstruido
210	17/9/1989	Alto de Miracruz	Daños parciales. Fue reconstruido
228	17/9/1989	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
159	18/9/1989	Pasajes	Totalmente destruido
220	27/9/1989	Plaza de Guipúzcoa	Daños parciales. Fue reconstruido
235	27/9/1989	Plaza de Guipúzcoa	Daños parciales. Fue reconstruido
311	27/9/1989	Plaza de Guipúzcoa	Daños parciales. Fue reconstruido
212	26/6/1990	Avenida de Navarra	Daños parciales. Fue reconstruido
314	26/6/1990	Cruce Ulía	Daños parciales. Fue reconstruido
206	29/6/1990	Avenida de Navarra	Daños parciales. Fue reconstruido
228	29/6/1990	Avda. Tolosa	Daños parciales. Fue reconstruido
319	21/8/1990	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
149	18/9/1990	Venta Berri	Totalmente destruido
208	19/9/1990	Herrera	Daños parciales. Fue reconstruido
306	19/9/1990	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
231	31/5/1991	Calle Miracruz	Daños parciales. Fue reconstruido
236	31/5/1991	Venta Berri	Daños parciales. Fue reconstruido
212	1/6/1991	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
153	23/7/1991	Eguia	Totalmente destruido
305	23/7/1991	Larratxo	Daños parciales. Fue reconstruido
156	30/8/1991	Venta Berri	Totalmente destruido
317	31/8/1991	Plaza Euskal Herria	Daños parciales. Fue reconstruido
322	26/10/1991	Avenida Navarra	Daños parciales. Fue reconstruido
312	10/1/1992	Avda. Tolosa	Daños parciales. Fue reconstruido
315	11/3/1992	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
319	28/3/1992	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
240	4/5/1992	Herrera	Daños parciales. Fue reconstruido
232	25/5/1992	Calle Matía	Daños parciales. Fue reconstruido
232		Bidebieta	Daños parciales. Fue reconstruido
322	18/11/1992	Herrera	Daños parciales. Fue reconstruido
239	27/9/1993	Venta Berri	Daños parciales. Fue reconstruido
217	30/3/1994	Avenida de la Libertad	Daños parciales. Fue reconstruido
316	25/8/1994	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
304	2/7/1995	Herrera	Daños parciales. Fue reconstruido
225	3/7/1995	Carretera Pasajes	Daños parciales. Fue reconstruido

321	3/7/1995	Mutualidades	Daños parciales. Fue reconstruido
311	26/8/1995		Daños parciales. Fue reconstruido
325	19/9/1995	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
217	27/9/1995	Eguía	Totalmente destruido
500	1/12/1995	Loyola	Daños parciales. Fue reconstruido
331	4/2/1996	Cruce Ulía	Daños parciales. Fue reconstruido
327	23/2/1996	Buenavista	Daños parciales. Fue reconstruido
314	5/5/1996		Daños parciales. Fue reconstruido
237	31/3/1996	Boulevard	Totalmente destruido
505	24/5/1996	Herrera	Daños parciales. Fue reconstruido
218	6/6/1996	Eguía	Totalmente destruido
509	23/7/1996	Eguía	Daños parciales. Fue reconstruido
223	23/8/1996	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
325	23/8/1996	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
330	19/9/1996	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
226	21/9/1996	Cruce Ulía	Totalmente destruido
200	28/9/1996		Daños parciales. Fue reconstruido
220	28/9/1996	Boulevard	Totalmente destruido
300	28/9/1996	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
304	28/9/1996	Boulevard	Totalmente destruido
504	4/11/1996	Intxaurreondo	Daños parciales. Fue reconstruido
513	7/11/1996	Eguía	Daños parciales. Fue reconstruido
215	25/1/1997	Bidebieta	Daños parciales. Fue reconstruido
240	9/2/1997	Intxaurreondo	Totalmente destruido
316	16/2/1997	Igueldo	Totalmente destruido
507	29/3/1997	Ibaeta	Daños parciales. Fue reconstruido
231	26/4/1997	Intxaurreondo	Totalmente destruido
239	16/8/1997	Avenida de la Libertad	Daños parciales. Fue reconstruido
500	16/8/1997	Reina Regente	Daños parciales. Fue reconstruido
236	27/9/1997	Igueldo	Totalmente destruido
223	15/10/1997	Boulevard	Totalmente destruido
305	5/12/1997	Bidebieta	Totalmente destruido
501	10/3/1998	Martutene	Daños parciales. Fue reconstruido
313	28/4/1998	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
507	7/6/1998	Mutualidades	Daños parciales. Fue reconstruido
505	15/8/1998	Berio	Daños parciales. Fue reconstruido

228	11/3/1999	Igueldo	Totalmente destruido
451	8/8/2000	Calle Miracruz	Daños parciales. Fue reconstruido
331	9/8/2000	Zarategi	Totalmente destruido
523	10/8/2000	Bera Bera	Totalmente destruido
519	10/8/2000	Herrera	Daños parciales. Fue reconstruido
453	16/8/2000	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
501	16/8/2000	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
320	6/3/2001	Herrera	Totalmente destruido
520	6/3/2001	Bera Bera	Totalmente destruido
533	7/3/2001	Alza	Daños parciales. Fue reconstruido
517	9/3/2001	Loyola	Daños parciales. Fue reconstruido
401	/4/2001	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
512	4/8/2001	Intxaurreondo	Totalmente destruido
327	12/8/2001	Igueldo	Totalmente destruido
521	9/2001	Eguía	Totalmente destruido
452	12/2001	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
513	2/2002	Martutene	Totalmente destruido
503	3/2002	Bidebieta	Totalmente destruido
450	21/2/2002	Berio	Totalmente destruido
404	26/3/2002	Herrera	Totalmente destruido
600	15/8/2002	Cocheras	Daños parciales. Fue reconstruido
301	/9/2002	Igueldo	Totalmente destruido
656	10/7/2004	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
534	21/7/2005	La Paz	Totalmente destruido
600	2/11/2005	Vial Amara-Ibaeta	Daños parciales. Fue reconstruido
555	19/8/2006	Rodil	Totalmente destruido
662	10/9/2006	Boulevard	Totalmente destruido
460	21/12/2006	Mutualidades	Totalmente destruido
528	4/8/2007	Boulevard	Daños parciales. Fue reconstruido
537	12/10/2007	Avenida de la Libertad	Daños parciales. Fue reconstruido
531	29/9/2008	Lau Haizeta	Totalmente destruido
667	20/6/2009	Bidebieta	Totalmente destruido

Fuente.- AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del Consejo de Administración* N° 28, pp. 15B, 18,23, 27, 28, 36B y 40.



Odon Elorza

Donostiako Tranbia Kompaniakako lehendakaria
Presidente de la Compañía del Tranvía de San Sebastián

Atsegin handiz gonbidatzen zaitut hurrengo uztailaren 21eko 12:00etan izango den Udal Kotxetegi Berrien inauguraziora.

Helbidea: Fernando Sasiain, 7 (Marrutxipi auzoa)

Tiene el gusto de invitarle a la inauguración de las instalaciones de las nuevas Cocheras Municipales, que tendrá lugar el lunes 21 de julio, a las 12 del mediodía.

Dirección: Fernando Sasiain, 7 (Barrio de Marrutxipi)



Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A.
Donostia Tranbia Kompania S.A.



Donostia Urdaiu
Ayuntamiento de San Sebastián

Documento nº 44: Anverso y reverso de la invitación confeccionada para la inauguración de las nuevas cocheras de la Compañía del Tranvía de San Sebastián en Marrutxipi. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián.

Documento nº 45: Evolución histórica de las líneas de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1887-2009)				
Nº	Nombre	Inicio del servicio	Fin del servicio	Observaciones
1	Rentería	13/6/1890	28/2/1990	<ul style="list-style-type: none"> - Motor de sangre hasta el 28 de octubre de 1897 - Trolebús a partir del 12 de enero de 1953 - Autobuses desde el 19 de diciembre de 1973 - A partir del 1 de marzo de 1990 explotada por la empresa Herribús
2	Pasajes	2/4/1890	16/11/53	<ul style="list-style-type: none"> - Motor de sangre hasta el 28 de octubre de 1897 - Trolebús a partir del 1 de abril de 1952 - Unificado con la línea de Rentería
3	Herrera	27/7/1888	18/9/1966	<ul style="list-style-type: none"> - Motor de sangre hasta el 28 de octubre de 1897 - Trolebús a partir del 31 de julio de 1958 - Unificado con la línea de Alza
4	Ategorrieta	18/7/1887	31/7/1958	<ul style="list-style-type: none"> - Motor de sangre hasta el 21 de agosto de 1897 - Trolebús a partir del 15 de agosto de 1951 - Unificado con línea de Herrera
5	Venta-Berri	13/6/1890	En servicio	<ul style="list-style-type: none"> - Motor de sangre hasta el 21 de agosto de 1897 - Trolebús a partir del 18 de julio de 1948 - Autobús a partir del 31 de diciembre de 1968
6	Igueldo	5/9/1912	21/1/1980	<ul style="list-style-type: none"> - Tranvía eléctrico hasta el 17 de julio de 1948 - Trolebús hasta el 31 de diciembre de 1968 - Unificado con la línea del Barrio de Igueldo
7	Amara	3/10/1903	13/3/1992	<ul style="list-style-type: none"> - Tranvía eléctrico hasta el 31/3/1948 - Trolebús hasta el 14 de junio de 1971 - Unificado con Ciudad Sanitaria en nueva línea 28

8	Gros	15/7/1915	En servicio	- Tranvía eléctrico hasta el 15 de agosto de 1949 - Autobús a partir del 7 de marzo de 1971 - Unificado con la línea de Intxaurreondo el 20 de diciembre de 1980
9	Norte	21/4/1888	6/8/1960	- Tranvía eléctrico, con nuevo itinerario, a partir del 1 de julio de 1912 - Autobuses a partir del 19 de julio de 1948 - Unificada con la línea de Eguia
10	Eguía	15/7/1953	En servicio	- Unificada con la línea de Norte el 6 de julio de 1960. Toma el número de esta línea
11	Pío XII	5/9/1956	26/5/1960	- Absorbida por la línea 7 Amara de trolebuses
12	Ciudad Sanitaria	21/3/1960	13/3/1992	- Unificado con Amara-Anoeta en nueva línea 28
13	Alza	19/9/1966	En servicio	
14	Bidebieta	1/5/1969	En servicio	
15	Igara	16/7/1972	7/1/2002	- Absorbida por la línea 33
16	Barrio Igueldo	16/5/1974	En servicio	- Absorbe línea 6 el 21 de enero de 1980
17	Gros-Amara	30/9/1974	En servicio	
18	Seminario	3/10/1977	En servicio	
	Intxaurreondo	6/11/1978	20/12/1980	- Unificada con la línea de Gros
19	Aiete	22/6/1979	En servicio	
20	Beraun	21/1/1980	12/3/1990	- Explotada desde el 13 de marzo de 1990 por la empresa Hijos de Antonio Areizaga
21	Mutualidades	21/1/1980	En servicio	
22	Antiguo-Amara	13/6/1981	21/10/1984	- Absorbida por la línea Alza-Antiguo
23	Errondo	14/6/1982	En servicio	
24	Altza-Gros-Antiguo	22/10/1984	En servicio	
25	Añorga	1/10/1985	En servicio	
26	Martutene	12/3/1990	En servicio	

27	Intxaurrondo-Antiguo	12/3/1990	En servicio	- Desde el 14 de marzo de 1992, Altza-Intxaurrondo-Antiguo
28	Amara-Ospitaleak	14/3/1992	En servicio	- Fusión de las líneas 7 y 12
29	Intxaurrondo Sur	5/7/1993	En servicio	
30	Berio	14/11/1994	7/1/2002	- Absorbida por la línea 33
31	Aiete-Antiguo	17/8/1998	En servicio	- Prolongada a hospitales el 12 de julio de 2004 - Prolongada a Gros el 4 de abril de 2005
32	Puio-Errondo	9/7/2001	En servicio	
33	Gros-Antiguo-Igara	7/1/2002	En servicio	- Prolongada a Larratxo, Intxaurrondo y Berio el 2 de mayo de 2007
34	Gros-Illumbe	4/1/2003		- Línea nocturna. Redenominada B-5
35	Antiguo-Ospitaleak	12/7/2004	En servicio	- Ampliada hasta Arriola el 2 de mayo de 2007
36	S Roque-Aldakonea	4/4/2005	En servicio	- Línea de microbuses
37	Rodil-Zorroaga	24/4/2006	En servicio	- Línea de microbuses
38	Trintxepe-Altza-Molinao	8/5/2006	En servicio	- Línea de microbuses
39	Urgull	3/7/2006	En servicio	- Línea de microbuses. Únicamente presta servicio en temporada estival
40	Gros-Antiguo-Igara	2/5/2007	En servicio	
41	Loiola-Egia-Gros	2/5/2007	En servicio	- Ampliada a Martutene el 23 de julio de 2008

Fuente: Memorias de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-2010. Elaboración autor

Documento nº 46: Presidentes del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1887-2010)	
Ramón de Brunet y Prat	1887-1891
Fermín Machimbarrena Echave	1893-1896
Atanasio Osácar	1896-1900
Luis María Echeverría	1900-1902
Ignacio Echaide Lizasoain	1903-1909
Francisco de Egaña	1909-1912
Manuel Lizarriturry y Echarri	1912-1913
Alberto Elósegui	1913-1918
Eustaquio Inciarte Alday	1918-1920
José Elósegui	1920-1921
Ramón Machimbarrena	1921-1948
José de Egaña Minondo	1948-1962
Federico Zappino Barcaíztegui	1962-1969
José María Muguruza Irisarri	1969-1981
Jesús María Alkain Martikorena	1981-1983
Ramón Labayen Sansinenea	1983-1987
Enrique Arana Arregui	1987-1991
Francisco Beloqui San Sebastián	1991-1995
Odón Elorza González	1995-2011
Fuente: Memorias de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-2010. Elaboración autor	

Documento nº 47: Directores-Gerentes de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1887-2010)	
Jaime de Egaña	1919-1936
Victoriano Ibarbia Anabitarte	1937-1954
Joaquín Peñalosa Méndez	1954-1979
Enrique Isusi Guitierrez	1979-2004
Gerardo Lertxundi Albéniz	2004-2011
Fuente: Memorias de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-2010. Elaboración autor	

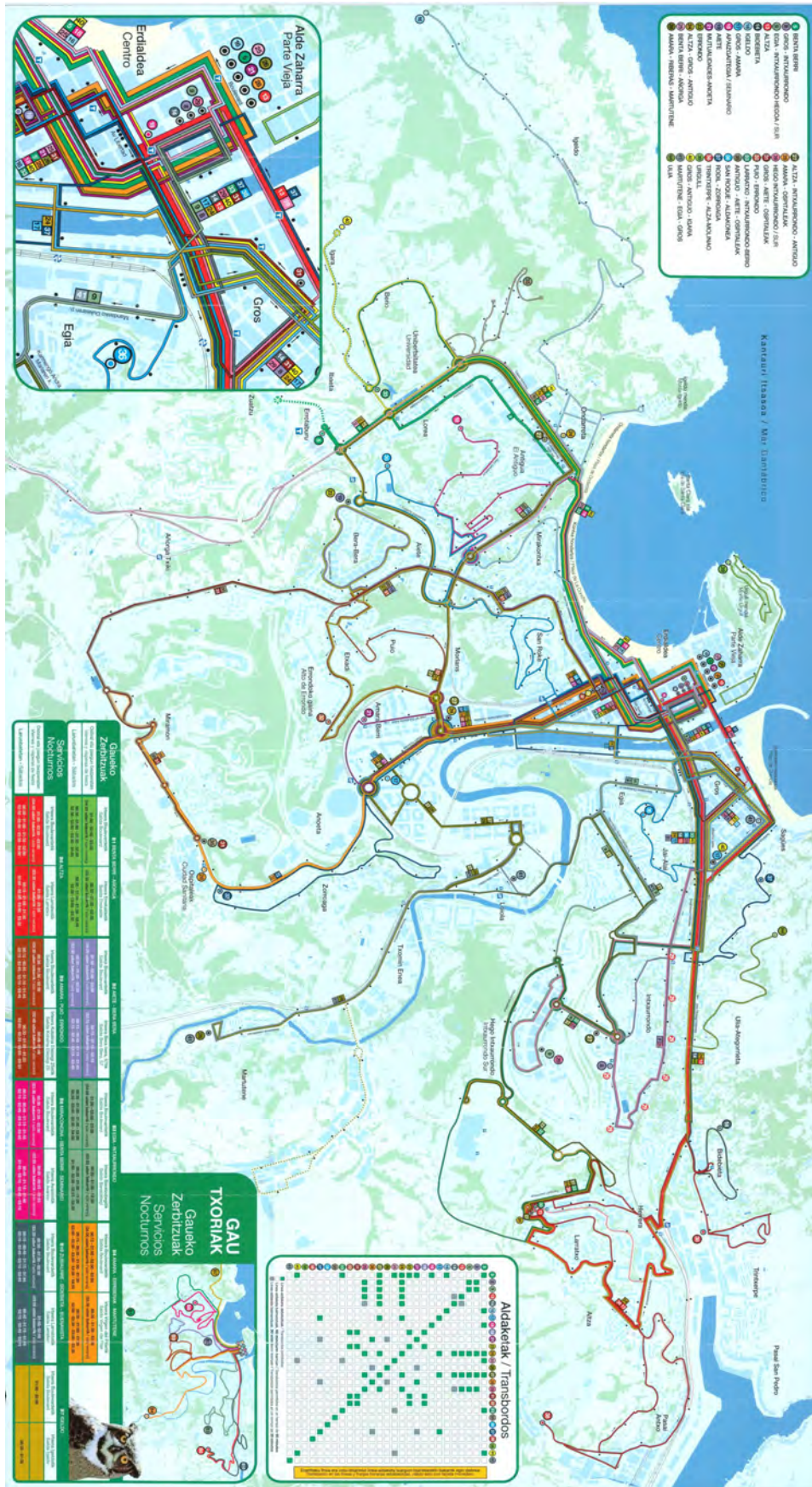
Documento nº 48: Miembros del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1887-2010)		
Nombre	Cargo	Años
Iñaki Albistur Marín	Vocal	2007-2010
Jon Albizu Agirrezabalaga	Vocal	2004-2010
Javier Alday Careaga	Vocal	1995-1999
Jesús María Alkain Martikorena	Presidente	1981-1983
Aniceto Aparicio Alfageme	Vocal	1981-2007
Guillermo Aparicio Pérez	Vocal	2003-2007
Enrique Arana Arregui	Vocal	1983-1987
	Presidente	1987-1991
	Vocal	1995-2000
Javier Argomániz Laredo	Secretario	1991-1995
Jaione Arratibel Arrondo	Vocal	2000-2003
José Luis Arrue Pinto	Vocal	2007
Manuel José Arsuaga	Vocal	1887-1900
Julio Astudillo Rodrigo	Vocal	2002-2005
Félix Azpilicueta Viguera	Vocal	1964-1981
Iñigo Balda Calonge	Vocal	1999-2001
Luciano Barrado Pablos	Vocal	1981-1988
Patxi Baztarrika Galparsoro	Vocal	2004-2005
Francisco Beloqui San Sebastián	Presidente	1991-1995
	Vicepresidente	1987-1991
	Vicepresidente	1995-1999
José Antonio Bernard	Vocal	1896-1905
Pedro Cándido Bidaguren	Vocal	1919-1920
Pedro Cándido Bidaguren	Vicepresidente	1920-1930
José de Brunet	Vicepresidente	1887-1891
Ramón de Brunet	Presidente	1887-1893
Ricardo Burutarán Ferré	Vocal	2007-2010
Luis Calisalvo	Vocal	1887-1896
	Vicepresidente	1896-1909
Jesús Capellán Pérez	Vocal	2007-2010
Francisco Javier Castaño Riezu	Vocal	1995-1996
Manuel Chaves Carrasco	Vocal	1983-1987

	Vocal	1990-2003
Maravillas Dafauce Pozo	Vicepresidente	2009-2011
José María Díez López	Vocal	1991-1993
Ignacio Echaide Lizasoain	Vocal	1900-1902
	Presidente	1903-1909
	Vocal	1909-1917
	Vocal	1918
	Vicepresidente	1918-1919
Ladislao Echaide Lizasoain	Vocal	1930-1948
	Vicepresidente	1948-1964
Diego Echevarría	Vocal	1893-1900
Luis María Echeverría	Presidente	1900-1902
	Vocal	1903-1908
Francisco de Egaña	Vocal	1887-1909
	Presidente	1909-1912
	Vicepresidente	1912-1916
Jaime Egaña	Vocal	1916-1918
José María Egaña Loidi	Vocal	1970-1981
José de Egaña Minondo	Vocal	1921-1930
	Vicepresidente	1930-1948
	Presidente	1948-1962
José María Elizarán	Vocal	1887-1890
Odón Elorza González	Vocal	1986-1989
	Vocal	1993-1995
	Presidente	1995-2011
Alberto Elósegui	Vocal	1909-1913
	Presidente	1913-1918
	Vocal	1925-1930
José Elósegui	Presidente	1920
	Vocal	1920-1925
Blas de Escoriaza	Secretario	1887-1903
Juan Carlos Etxezarreta Villaluenga	Secretario	1999-2010
Xavier Ezeizabarrena Sáenz	Vocal	2004-2009
Jokin Ezkerro Esteban	Vocal	2003-2007
José Gaimberri Olano	Vocal	1981-1983
Carlos García Cañibano	Vocal	1983-1984

María Teresa García Cordera	Vocal	2005-2010
María Luisa García Gurrutxaga	Vocal	2007-2009
Eusebio García Lejarraga	Vocal	1887-1891
Ernesto Gasco Gonzalo	Vicepresidente	1999-2009
Santiago González Aguado	Secretario	1983-1987
Pío Guerendaín	Secretario	1906-1918
Gabriel D. de Güemes	Vocal	1899-1900
Luis Díez de Güemes	Vocal	1920-1931
Iñaki Gurruchaga Armendáriz	Vocal	1987-1995
	Vocal	2005-2007
Maite Hernández Pacheco	Vocal	2003-2004
Luis Felipe Hernández Rodríguez	Vocal	2000-2002
Joseba Ibarburu Uranga	Vocal	1987
Eustaquio Inciarte Alday	Vocal	1915-1916
	Vicepresidente	1916-1918
	Presidente	1918-1920
Paulino Inciarte Alday	Vocal	1911-1915
Mikel Iturbe Otaegi	Vocal	1999-2001
Antonio Iturriagagoitia del Solar	Vocal	1935-1971
Markel Izaguirre Lizaso	Vocal	1981-1986
Ramón Labayen Sansinenea	Presidente	1983-1987
Gurutz Larrañaga Zubizarreta	Vocal	2001-2003
Manuel Lizarriturry y Echarri	Vocal	1908-1909
	Vicepresidente	1909-1912
	Presidente	1912-1913
Manuel Lizasoain y Minondo	Secretario	1903-1906
	Vocal	1913-1919
Juan María López de Tejada Cabeza	Secretario	1981-1983
Fermín Machimbarrena	Vocal	1887-1891
	Vicepresidente	1891-1893
	Presidente	1893-1896
Ramón Machimbarrena	Vocal	1909-1911
	Presidente	1920-1948
José Ramón Machimbarrena Calvar	Secretario	1955-1981
José Maestre Berdejo	Vocal	1949-1969
Benito Mansó Alonso	Vocal	1981-1983

Juan José Mantxola Perurena	Vicepresidente	1981-1983
José María Maquibar Arrillaga	Vocal	1969-1981
Antonio Marquet Artola	Vocal	1987-1990
	Vocal	1992-1995
Cesáreo Martín García	Vocal	1981-1988
Manuel Michelena Iguarán	Vocal	1981-1983
Miguel Ángel Millán Fernández	Vocal	1981-1986
José María Muguruza Irisarri	Vocal	1962-1969
	Presidente	1969-1981
Jesús María Mur Urretavizcaya	Vocal	2003-2010
Alfonso Murguiondo Echevarria	Vocal	1987-1991
	Secretario	1995-1999
Ricardo Navajas Cardenal	Vocal	1984-1986
José Manuel Oa Oa	Vocal	1931-1964
	Vocal	1940-1958
	Vicepresidente	1964-1970
Javier Olabeaga Larzabal	Vocal	1998-1999
Joaquín Ortueta Sijas	Vocal	1981-1983
	Secretario	1987-1991
Atanasio Osácar	Vocal	1887-1893
	Vicepresidente	1893-1896
	Presidente	1896-1900
León Osácar	Vocal	1891-1899
José Otamendi	Vocal	1890-1899
	Vocal	1905-1909
Miguel Ángel Pacheco Delgado	Vocal	1996-1999
Joaquín Peñalosa Méndez	Vocal	1971-1981
Dionisio Pérez-Villar de León	Vocal	2004-2007
Juan Ángel Portugal Ortega	Vocal	1995-1999
Juan José Prado	Vocal	1918-1919
	Vicepresidente	1919-1920
Vicente Prado	Vocal	1930-1934
Alberto Rodríguez Bardón	Vocal	1991-2000
Beatriz Rodríguez de Codes Elorriaga	Vocal	1999-2004
Enriqueta Rodríguez Collado	Vocal	1989-1991
Pedro Ruiz Balerdi	Vicepresidente	1983-1987

Fernando Salazar	Vocal	1920-1921
Justo Sansinenea	Vocal	1896-1900
José Saralegui	Vocal	1891-1895
Carlos San Julián Carretero	Vocal	1993-1995
	Vocal	1999-2003
Beatriz Catalina Sánchez Ordóñez	Vocal	2007-2010
Carlos Sancho Cosculluela	Vocal	1999-2004
	Vocal	2005-2009
Jorge de Satrústegui	Vocal	1918-1920
Jesús Seco Perales	Vocal	1995-1998
Juan Andrés Segura Solla	Vocal	2008-2010
José María Soroazabal	Vocal	1919-1920
Joakin Tellería Aguirrezabala	Vocal	2003-2004
Mikel Ubillos Salaberría	Vocal	2003-2004
Manuel Urcola de Juan	Vocal	1990-1991
	Vicepresidente	1991-1995
José Antonio Urkiola Cuni	Vocal	1999-2001
Antonio Urquidi Astondoa	Vocal	1969-1970
	Vicepresidente	1970-1981
Maria José Usandizaga Rodríguez	Vocal	1983-1999
Joaquín Villa Martínez	Vocal	1987-1995
Ignacio Villafañez Díaz	Vocal	1988-1990
Federico Zappino Barcaíztegui	Vocal	1948-1962
	Presidente	1962-1969
Román Zulaica Azpeitia	Vocal	1991-1992
Isidoro Zurita Gutiérrez	Vocal	1988-1993
Fuente: Memorias de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-2010. Elaboración autor		



Documento nº 49: Red de líneas explotadas por la Compañía del Tranvía de San Sebastián en 2010. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo, Compañía del Tranvía de San Sebastián.



FUNDACIÓN DE LOS
FERROCARRILES
ESPAÑOLES