

EL OCASO DE LOS TRANVÍAS ESPAÑOLES.

José Antonio Tartajo Garrido

Resumen de la comunicación. – Introducción.

Entre 1930 y 1975 se produjo la desaparición de la anterior generación de tranvías eléctricos urbanos españoles. A esa desaparición contribuyeron numerosos factores, quizás los más importantes el mal estado de instalaciones y vehículos tras la Guerra Civil y las limitaciones económicas e industriales para afrontar las imprescindibles reparaciones. Pero esos factores sólo fueron el pretexto final para el ocaso de los tranvías españoles. Los tranvías ya estaban condenados, desde la década de 1930, y duraron lo que tardó el país en poder deshacerse de ellos. Y ya estaban condenados porque “no estaban de moda” y porque había que imitar a París hasta en suprimir los tranvías. Un Decreto de 1933 abrió la brecha al poner fuertes trabas a la mejora de las líneas de tranvía que discurrían por carreteras.

Los tranvías estaban sometidos en España al régimen legal de concesiones. La simple lectura del Boletín Oficial del Estado (BOE), incluso a veces en ardua búsqueda por las páginas de Anuncios Oficiales de los Ayuntamientos, nos va presentando las peripecias de unas y otras concesiones, hasta llegar a su municipalización o a su abandono. También, aspecto curioso, la aprobación puntual de sucesivas excepciones en tiempos de Franco a aquél Decreto republicano que condenaba a los tranvías instalados en carreteras.

La primera alternativa a los tranvías iba a ser el trolebús. Se publicó la legislación correspondiente, facilitando la instalación de trolebuses, y se solicitaron líneas de trolebuses tanto de nueva instalación como en sustitución de líneas de tranvías. Pero la situación derivada de la Segunda Guerra Mundial impuso su dura realidad y las nuevas instalaciones de trolebuses se eternizaron. Incluso, en Barcelona se instaló una línea de tranvías para reemplazar a los trolebuses, que no podían rodar por falta de neumáticos. En la década de 1950 se consiguió avanzar en la tardía implantación de trolebuses, que alcanzaron su máxima extensión en 1961-62.

Pero el trolebús no resultó ser alternativa al tranvía, y apareció una nueva legislación, en este caso un Decreto-ley, encaminado no ya a la transformación de concesiones de tranvías en concesiones de trolebuses, sino directamente a la transformación de concesiones de tranvías en concesiones de autobuses. Entretanto, en ciertas ciudades (La Coruña, Santander, Bilbao, San Sebastián, Zaragoza, Valencia), los trolebuses sustituyeron totalmente a los tranvías. En otras ciudades (Barcelona, Madrid) los trolebuses complementaron a los tranvías, y ambos medios de transporte acabaron sucumbiendo ante el autobús.

El tranvía urbano acabó en España con el cierre de la explotación de Zaragoza en 1975. Por esas fechas cayeron también los últimos trolebuses urbanos. Sólo quedaron dos tranvías urbanos de carácter turístico (Tibidabo y Soller) y un trolebús interurbano que

cerró en la siguiente década (Pontevedra).

El tranvía (urbano o suburbano) renació posteriormente. Pero esa es otra historia.

Esta comunicación está basada fundamentalmente en los textos legales publicados en el Boletín Oficial del Estado. La historia de un ocaso a golpe de Ley y de Orden Ministerial.

El ocaso de los tranvías españoles.

Entre 1930 y 1975 se produjo la desaparición de la anterior generación de tranvías eléctricos españoles. A esa desaparición contribuyeron numerosos factores, quizás los más importantes el mal estado de instalaciones y vehículos tras la Guerra Civil y las limitaciones económicas e industriales para afrontar las imprescindibles reparaciones. Pero esos factores sólo fueron el pretexto final para el ocaso de los tranvías españoles. Los tranvías ya estaban condenados, desde la década de 1930, y duraron lo que tardó el país en poder deshacerse de ellos. Y ya estaban condenados porque “no estaban de moda”; y porque había que imitar a otras ciudades extranjeras importantes hasta en suprimir los tranvías; y porque había que dar prioridad al transporte privado sobre el transporte público.

La ciudad de París siempre había sido siempre un referente. Ya en la crónica de la inauguración del Tranvía de Madrid se atribuía a París el origen de los coches de tranvía inaugurales¹, algo que nadie ha demostrado. Tras disponer de una amplia red tranviaria, París decidió destruirla. El último tranvía urbano circuló el 15 de Marzo de 1937², mientras que el último tranvía a las afueras se suprimió el 14 de Agosto de 1938. El autobús sustituyó al tranvía dentro de París y en las afueras. París tuvo que hacer frente a la Segunda Guerra Mundial sin tranvías.

En Londres el calendario fue distinto. Tras la entrada en funcionamiento del London Passenger Transport Board el 1 de Julio de 1933, varias líneas secundarias de tranvías fueron sustituidas por autobuses, y a partir de Octubre de 1935³ se inició la sustitución de tranvías por trolebuses. Al iniciarse la Segunda Guerra Mundial Londres contaba con un parque de 1444 trolebuses frente a 1255 tranvías. Acabada la guerra, continuó la eliminación de los tranvías, ahora sustituidos directamente por autobuses. El último tranvía dejó las calles de Londres el 5 de Julio de 1952.

Los tranvías ya no estaban de moda. Como en París y en Londres, el tranvía estorbaba en muchas ciudades españolas. La nueva moda era el trolebús. La historia nos ha mostrado que el trolebús fue una moda efímera.

Tranvías y Tranvías.

Cuando se escribe sobre tranvías, y mucho más cuando entran en consideración sus aspectos legales como es el caso que nos ocupa, es necesaria una aclaración previa respecto a qué se entiende por tranvía, a causa de la evolución que ha sufrido el significado de ese término. De origen, el tranvía es el “ferrocarril establecido sobre una vía pública”⁴ (calle o carretera), en contraposición al ferrocarril, que cuenta con explanación propia. Así que un tranvía puede servir tanto para el transporte de personas como para el transporte de mercancías.⁵

¹ Burgaleta, A. (1988), p. 6

² Robert, J. (1959) p. 111

³ Willoughby, D.W. y Oakley E.R., (1972), p. 35.

⁴ Gaceta de Madrid (1933), p. 539

⁵ Recordemos la existencia de un tranvía en las calles de Mieres, denominado “Tranvía de Mieres a la

Pero hoy en día el término tranvía, en muchos casos sustituido por “metro ligero” se refiere exclusivamente a la explotación y al vehículo de transporte urbano o suburbano de viajeros, prácticamente por definición con motor eléctrico.

Entre ambos extremos, se presenta históricamente una mezcla de casos en los que ciertos ferrocarriles empleaban vehículos y procedimientos de explotación propios de tranvías, e incluso compañías tranviarias recibían concesiones que eran clasificadas como ferrocarriles por la sencilla razón de que no discurrían por una vía pública, aunque luego fueran explotadas como tranvías y con coches de tranvía⁶. Por ejemplo, refiriéndose al Ferrocarril de Hernani, un texto en el B.O.E.⁷, indicaba que “el servicio que presta es similar al de un tranvía.”

A nuestros efectos, todos ellos son tranvías.

Los tranvías españoles en los años treinta.

En esta década ya estaban en servicio todas las explotaciones tranviarias españolas, aunque algunas de ellas todavía recibirían concesiones de nuevas líneas en años posteriores. No llegó a entrar en servicio la que quizás hubiera llegado a ser la última explotación tranviaria inaugurada en España, la de El Escorial, que llegó a tener la vía instalada y los vehículos construidos⁸.

Sin duda alguna, a principios de la década de 1930 se alcanzó en España el máximo desarrollo en el diseño y construcción del vehículo de tranvía “clásico”. En los primeros años de esta década se produjeron dos avances significativos en la construcción española de tranvías: la construcción de cajas metálicas (de estructura metálica) y la adopción del *truck* de dos ejes tipo “Brill 79 EX”. La caja metálica significaba seguridad y el *truck* 79 EX proporcionaba comodidad. Esos dos avances se complementaban con la utilización de motores más potentes, más pequeños, auto-ventilados, lo que significaba más velocidad, mejor frenado y suelo del vehículo a menor altura. Sin duda alguna, en esta década la fabricación de tranvías de dos ejes en España dio sus mejores frutos, y después de esos avances ya sólo quedó “dar la vuelta al traje viejo de papá”.

Entre esos tranvías de caja metálica con *truck* 79 EX podemos citar como más significativos los 50 coches madrileños⁹ tipo “General Electric” y los seis bilbaínos¹⁰ serie U-52 a U-57. El *truck* 79 EX fue también utilizado en otras series de tranvías de Valencia, Madrid, Zaragoza y en los que no llegaron a circular por El Escorial. Uno de

Estación del Norte”, que no era otra cosa que un ferrocarril minero.

⁶ Por ejemplo, la línea de Colegio de la Paloma a Peña Grande, en Madrid, concedida a la C.M.U. en 1929 como ferrocarril ya que circulaba por medio del campo.

⁷ Boletín Oficial del Estado (1959), p. 6862

⁸ Peña, J. y Valero, J.M. (1985), p.

⁹ López Bustos (1993). p. 215

¹⁰ Olaizola, Juanjo, (2002), p. 52

los tranvías bilbainos ha sido reconstruido en estado de marcha¹¹, utilizando un *truck* de Valencia.

En cuanto a los tranvías de bogíes, su producción tenía poca transcendencia (sólo merece citarse la serie 500 de Barcelona), y respondía a modelos anticuados. Hubo que esperar a las siguientes décadas para que se fabricaran para ciudades españolas distintos diseños de tranvías PCC. Sin embargo, hay que citar en esta década la llegada procedente de Bruselas de un tranvía de bogíes, diseñado en Milán en la década anterior (1928), que en Madrid recibió el número 1.000. Sin alcanzar el modernismo de los PCC, era un “último modelo”, de lo más avanzado, y representativo de la técnica tranviaria europea de la época.

El Decreto de 21 de Julio de 1933 y sus secuelas legales.

El Decreto de 1933¹² marca una toma de posición oficial en contra del tranvía. Con la prosa descriptiva que, en ocasiones, sirve de información y explicación al lector desde los preámbulos de Leyes y Decretos, el texto que firma el Presidente de la República, D. Niceto Alcalá-Zamora, nos cita las maldades, averías e inconvenientes que produce la circulación de tranvías por las carreteras. Señala cómo la legislación vigente sobre tranvías corresponde a “época en que no cabía sospechar cómo iba a transformarse el uso de la carretera a consecuencia del tráfico automóvil.” Y añade:

“Por otra parte, el interés público está ya perfectamente servido con los autobuses y podría servirse también mediante los “*trolley-buses*”, ya que para unos y otros se prescinde de la instalación de carriles. En todo caso, las líneas tranviarias deben establecerse sobre explanaciones propias, liberando así a la carretera de todos los peligros, gastos y molestias que en ella ocasiona. Conviene, pues, dictar una disposición que evite, con la aplicación de leyes anacrónicas, lesiones a los intereses del Estado y daños a la pública convivencia.”

La parte dispositiva del Decreto se compone de tres artículos. En el primero señala:

“En lo sucesivo, no se otorgarán nuevas concesiones de líneas tranviarias que en todo o en parte hayan de ocupar terrenos de carreteras o de cualesquiera otras vías de carácter público costeadas con fondos del Estado.”

El segundo artículo responde al viejo sistema de “aprovechando que”: señala que no se darán prórrogas a las concesiones cuyas respectivas obras de construcción no se hayan realizado en los plazos legales.

El tercer artículo indica que sólo se autorizarán “las obras estrictamente indispensables para la conservación y reparación”, advirtiendo que “en lo sucesivo no se concederá permiso alguno de ampliación o reforma de las líneas tranviarias en explotación.”

¹¹ Olaizola, Juanjo, (2002), p. 168

¹² Gaceta de Madrid (1933), p. 539

Pudiera parecer que este decreto sólo afectaría a líneas tranviarias que unen poblaciones cercanas y que forzosamente habían de circular por caminos o carreteras en despoblado (casos de Valencia, Granada, Linares, etc.). Pero la realidad era que, incluso en las grandes ciudades, una vez que salíamos del casco urbano era habitual encontrar carreteras del Estado utilizadas como calles. Uno de estos casos se dio en Madrid muy poco tiempo después de la publicación del Decreto, con el establecimiento de una línea de tranvía urbano desde el Puente de Toledo hasta el Puente de la Princesa a lo largo de la calle de Antonio López, que legalmente era la Carretera de Andalucía. La solución¹³ fue acudir a la triquiñuela de que las vías no se situarían sobre la calzada, sino fuera de ella, en las cunetas que ya eran casi aceras. Y las vías de la calle Antonio López se pusieron en servicio el día 2 de Mayo de 1935 con la línea 33 de tranvías.

Esas circunstancias se encuentran reconocidas en un Real Decreto-ley de tema tranviario, de seis años antes, texto por otra parte altamente laudatorio para el tranvía¹⁴, en el que leemos:

“ Es un hecho, por otra parte repetidamente comprobado, que las redes de tranvías han sido uno de los factores que más han contribuido a la expansión y ensanche de las poblaciones, siendo numerosos los trozos que, concedidos en un principio sobre carretera, se hallan hoy enclavados dentro de la urbe y establecidos sobre verdaderas vías municipales, alterándose con ello las condiciones y circunstancias que informaron la primitiva concesión, cuyas características van dejando o han dejado de ser de interés para el estado a medida que se acentúa su carácter municipal”

El planteamiento del Decreto era tan drástico que forzosamente aparecieron excepciones a su aplicación en años posteriores. Lo más asombroso es que esas excepciones se produjeron bajo un régimen político totalmente distinto al que alumbró ese Decreto de 1933. Para el Régimen de Franco hubiera sido muy fácil anular ese Decreto, o al menos dejarlo en suspenso por plazo indefinido con razones que quizás hubieran sido tan creíbles como las esgrimidas en el propio preámbulo del Decreto. Pero no fue así, y en distintas ocasiones Franco firmó Decretos que marcaban excepciones al Decreto de la República. Sin ánimo de ser exhaustivos, sino tan sólo de ilustrar casos concretos en distintos puntos de España, citaremos los siguientes:

En Barcelona tuvimos el caso de la línea a Coll-Blanch por la calle de Sans, que entonces era la carretera de Madrid a Francia por La Junquera. Interesaba a Tranvías de Barcelona¹⁵ establecer un bucle de maniobra al final de la línea, en Collblanch, para poder poner en servicio tranvías unidireccionales. Un Decreto de fecha 6 de Junio de 1947¹⁶ facultó al Ministro de Obras Públicas para autorizar el establecimiento de esa raqueta sobre la carretera, con el siguiente razonamiento:

¹³ López Bustos (1993). p. 124

¹⁴ Gaceta de Madrid (1927), p. 80

¹⁵ La autorización se dio a la Compañía “Tranvías de Barcelona, Ensanche y Gracia, S.A.”, titular de la concesión.

¹⁶ Boletín Oficial del Estado (1947), p. 3370

“En cuanto a la conveniencia de la obra, es indiscutible, y aconseja una excepción en el expresado criterio legal, [el Decreto de 1933], porque simplificaría extraordinariamente la maniobra de retorno de los coches, permitiría el empleo de material móvil más sencillo y aumentaría su rendimiento de transporte, con ventajas para los usuarios.”

En Zaragoza, se trataba de prolongar la línea del Parque hasta el Barrio de Casablanca, pero ello afectaba al enlace de carreteras (Los Enlaces) y a la carretera de Zaragoza a Teruel. El Decreto que facilitó esta instalación tiene fecha 22 de Julio de 1948¹⁷. El redactor del texto aprovechó gran parte de lo expuesto en el anterior caso, de Collblanch, y alegaba el aislamiento del barrio de Casablanca y la existencia de importantes establecimientos militares. Resuelto este problema, Obras Públicas otorgó la concesión correspondiente¹⁸ en 6 de Agosto de 1948. La línea 15, Plaza de España – Casablanca, se inauguró el 7 de Julio de 1950¹⁹.

En Madrid encontramos el tercer caso, que se desarrolló en dos etapas. Se trata de la línea que legalmente se denominaba “Barrio de la Concepción a Canillejas” y que hoy denominaríamos “Ciudad Lineal a Canillejas”; era una línea de vía única con un apartadero, que discurría por la Avenida de Aragón, entonces carretera de Aragón. Por Decreto de 22 de Julio de 1948²⁰ se autorizó la instalación de dos nuevos apartaderos “único medio de poder aumentar el servicio”. Lo curioso del caso es que la petición procedía del Ayuntamiento de Canillejas²¹, de conformidad con la Compañía concesionaria, la Compañía Madrileña de Urbanización.

Años más tarde, hacia 1960, en ese mismo tramo la vía fue duplicada. El tramo era el mismo, pero los actores habían cambiado. Ahora eran el Ayuntamiento de Madrid y la Empresa Municipal de Transportes, y tras la Ley de 12 de Mayo de 1956, sobre Plan de Transportes en Madrid²², el Ayuntamiento de Madrid quedaba liberado del régimen concesional. Sin embargo, el acatamiento al Decreto de 1933 se mantuvo, y en ese tramo la vía descendente se situó fuera de la calzada, en la acera, separada de ella por un bordillo, de forma que los tranvías circulaban “a izquierdas”.

El cuarto caso no corresponde a un tranvía urbano, sino a la autorización de un apartadero industrial en un ferrocarril que tenía la consideración legal de tranvía, apartadero que afectaba a la carretera. El Decreto de 9 de noviembre de 1951²³ facultaba al Ministro de Obras Públicas para que autorizara el establecimiento de “una vía-apartadero en la del tranvía de Llovio a Ribadesella, entre los puntos kilométricos ciento veintiocho con novecientos tres metros y ciento veintinueve con doce metros de la carretera de San Sebastián a Santander y La Coruña, con destino al transporte de los productos de una fábrica de Cerámica de su propiedad.” Los peticionarios eran D.

¹⁷ Boletín Oficial del Estado (1948), p. 3607

¹⁸ Boletín Oficial del Estado (1948), p. 4108

¹⁹ Peña, J. y Valero, J.M. (1985), p. 252

²⁰ Boletín Oficial del Estado (1948), p. 3607

²¹ La anexión de Canillejas a Madrid se produjo en Junio de 1949.

²² Boletín Oficial del Estado (1956), p. 3074-3075

²³ Boletín Oficial del Estado (1951), p. 5187

Gregorio del Campo y D. Luis Bada, en nombre y representación de la firma Campo y Bada.

La posguerra y la Ley de Trolebuses.

Como en tantos otros aspectos de la vida nacional, la Guerra Civil resultó catastrófica para los tranvías españoles, principalmente en las ciudades que fueron frente de combate durante la Guerra. Pero a todas las explotaciones tranviarias les afectó la falta de repuestos, el escaso mantenimiento y el incremento del servicio por falta de autobuses. En el caso de Madrid²⁴, frente a 471 coches que diariamente salían a prestar servicio antes de 1936, al acabar la Guerra tan sólo quedaban 165 coches en servicio. Y todos los autobuses habían desaparecido.

Pocas posibilidades había de conseguir tranvías nuevos, porque el escaso esfuerzo industrial disponible estaba intervenido²⁵ y dirigido principalmente a la recuperación de los ferrocarriles y porque las distintas Compañías no disponían de medios para adquirirlos. Como regla general, todas las compañías tranviarias se dedicaron a reconstruir tranvías en operaciones fundamentalmente estéticas, que afectaban básicamente a su carrocería y en menor grado a la incorporación de otros elementos, como puertas accionadas o no por medios neumáticos. El mayor beneficio estaba en que las nuevas cajas eran metálicas o al menos forradas de chapa metálica. Como aquella era la época de las líneas redondeadas, “aerodinámicas”, esos tranvías reconstruidos recibieron denominaciones tan variadas como “huevos” o “*topolinos*”. Bueno es recordar que ese fenómeno también se produjo en Alemania, pocos años después, dando lugar a la generación de los *Reko-wagen*²⁶, aunque con formas bastante menos aerodinámicas y bastante más normalizadas.

Estos tranvías reconstruidos contribuyeron a prolongar la vida útil de tranvías anticuados, la vida de las explotaciones tranviarias españolas. Pero cuando realmente apareció el autobús como alternativa válida para el transporte urbano, de nada sirvieron, por anticuados, ni estos tranvías ni los pocos tranvías nuevos que pudieron ponerse en servicio.

En cuanto a los tranvías nuevos, muchos de ellos respondían a técnicas anticuadas, y sólo podían calificarse de realmente nuevos, es decir, incorporando las técnicas más modernas, tres series, afortunadamente amplias, en dos ciudades. En Madrid²⁷, los 160 tranvías PCC, primera versión europea de ese diseño americano. En Barcelona, una serie de 110 coches²⁸, imitación española del diseño PCC. También en Barcelona, 99 coches²⁹ PCC americanos comprados de segunda mano en la ciudad de Washington.

²⁴ Burgaleta, A. (1988), p. 143

²⁵ Boletín Oficial del Estado (1941), p. 3074

²⁶ Hay un estudio de los Rekowagen berlineses en Gympel, J. y Köhler I. (1996).

²⁷ López Bustos (1993). p. 227

²⁸ Félix Zurita (1988), p. 78

²⁹ LeRoy O. King Jr (1976), p. 257

En ese cruce de fechas que se produce entre el fin de la Guerra Civil española y el comienzo de la Guerra Mundial, el trolebús estaba de moda en Europa. En el Reino Unido, Alemania, Italia, Suiza, Bélgica, Francia, se producía el desarrollo (e incluso la normalización) de nuevos modelos de vehículos y se implantaban redes de trolebuses. También en Estados Unidos aparecían redes de trolebuses. Y el parque de trolebuses de Moscú sólo era superado por el parque de trolebuses de Londres.

También en España estaba de moda el trolebús. Nadie ha documentado la posible existencia en años anteriores de hasta dos ensayos con trolebuses. Ya hemos visto que el Decreto tranviario de 1933 citaba como una posibilidad los “trolley-buses” (sic), posiblemente la primera vez que ese medio de transporte es citado en un documento oficial. Sabemos que en algunas ciudades existían planes de introducir el servicio de trolebuses, al menos en Vigo y en Palma de Mallorca.

Y el trolebús apareció oficialmente en España, traído de la mano de una Ley³⁰, la “Ley de 5 de Octubre de 1940 por la que se regula la concesión administrativa de líneas de transporte realizado por trolebuses”. Antes de entrar en más detallado análisis de su contenido, una última referencia a la terminología. En todo el texto de la Ley se emplea el término trolebús. Tan sólo en el preámbulo aparece esta frase: “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...”. A pesar de la influencia italiana del momento, no aparece en esta Ley el término “filobús”³¹, que sí apareció de forma limitada en algún otro documento oficial³². El término filobús sí se utilizó en el nombre de la Compañía del Reus – Tarragona, y en la inicial F de la designación de las líneas de trolebuses en Barcelona.

En principio, la Ley de Trolebuses no es anti-tranviaria. De los 27 artículos de la Ley, tan sólo cuatro (del 21 al 24) tratan de la sustitución de tranvías, concediendo una prórroga en el plazo de reversión. Al igual que la legislación coetánea en Alemania, Italia, Francia o Suiza, la Ley persigue una mayor independencia respecto al suministro de petróleo extranjero, tratando de incrementar la utilización de energía eléctrica nacional. Es muy significativo este párrafo:

“Los tranvías concedidos cubren actualmente una longitud de mil trescientos 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.”

La Ley clasifica las instalaciones de trolebuses en ocho categorías, jugando con tres variables: servicio público / privado, caminos públicos / privados y línea aérea general / particular³³. Llama la atención que se hable de “línea aérea general”, pero es que esa era

³⁰ Boletín Oficial del Estado (1940), p. 7034

³¹ Es preciso reconocer cómo en italiano es posible distinguir entre el vehículo (filobus) y la infraestructura (filovia), lo mismo que sólo en inglés es posible distinguir entre el vehículo (tramcar) y la infraestructura (tramway).

³² Boletín Oficial del Estado (1941), p. 3074

³³ En la práctica, TODAS las instalaciones de trolebús concedidas fueron de 2ª categoría: servicio público en camino público con línea aérea particular.

la mentalidad de la época. Así, nos encontramos con que a la Comisión que estudiaba la electrificación de Ferrocarriles se le encomendó que también estudiara la electrificación de carreteras³⁴, y ello está en línea con lo expuesto en el preámbulo de la Ley de Trolebuses.

La Ley de Trolebuses abrió muchas expectativas. La Asociación de Ingenieros de Caminos publicó un folleto sobre los trolebuses³⁵, considerado en la época como la obra de referencia sobre el tema. En forma condensada viene a ser un tratado sobre trolebuses, incluyendo aspectos económicos, situación mundial, modelos y normalización en otros países y, quizás lo más importante para el investigador, planes anunciados en España para la fabricación de trolebuses. Con la perspectiva que proporcionan los sesenta años transcurridos, y que se trata de un tema cerrado, cabe comprobar cuánto había de seriedad y cuánto de especulación en esos planes. Porque, además, el entorno no era fácil. Si el preámbulo de la Ley hablaba con optimismo de “las importantes reservas hidroeléctricas”, el efecto de la Segunda Guerra Mundial significó una crisis en la disponibilidad de neumáticos³⁶; y a la vez, y también posteriormente, sufrimos la pertinaz sequía (pertinaz pero real). Durante la primera mitad de la década, el período correspondiente a la Guerra Mundial, sólo se construyeron unos pocos trolebuses Vetra (por Carde y Escoriaza), el prototipo de Hispano Suiza y unos cuantos trolebuses de uno y dos pisos en Barcelona, de diseño propio.

Pero no puede calificarse de prematura la Ley de Trolebuses. Cuando se publicó esta Ley se estaban inaugurando los trolebuses de Barcelona, y los de Bilbao (importados) llevaban varios meses en servicio. Para rematar el tema, con la misma fecha de la Ley aparece un Decreto³⁷ por el que se concede la sustitución de varias líneas de tranvías por otras de trolebuses en Palma de Mallorca. Nunca llegaron los trolebuses a Palma de Mallorca.

³⁴ Boletín Oficial del Estado (1940), p. 8782

³⁵ Fernández Casado, Tomás (1941).

³⁶ En Barcelona llegó a instalarse una línea de tranvías, la 51, para reforzar una línea de trolebuses. Ver Giménez Attenelle, p. 63.

³⁷ Boletín Oficial del Estado (1940), p. 7274

Ciudad / Línea	Urbano / Interurbano	¿Sustituye a tranvías?
Palma de Mallorca	U - I	SI
San Lorenzo de El Escorial	I	NO
Lemona - Durango	I	SI
Barcelona - Badalona	I	SI
Valencia - Catarroja	I	SI
Carril - Cambados	I	NO
Badalona - Mongat	I	SI
Urbana de Alcoy	U	NO
Alcoy - Cocentaina	I	NO
Madrid – La Florida	U	NO
Huelva	U	NO
El Ferrol – San Mateo de Tresanco	I	NO
Santa Cruz de Tenerife – La Laguna - Tacoronte	I	SI
Santiago de Compostela y Cercanías	U	NO

Cuadro nº 1. Concesiones de trolebuses que no llegaron a instalarse.

Elaboración propia. Fuente: B.O.E.

El Cuadro nº 1 refleja todas aquellas concesiones otorgadas o al menos en fase de concurso (y por tanto publicadas en el B.O.E.) que no llegaron a instalarse; en la mayoría de los casos fue declarada formalmente la caducidad de la concesión. Llama la atención que sólo una de las instalaciones de trolebuses concedidas y no realizadas correspondiera al reemplazo de un servicio urbano (e interurbano) de tranvías, el de Palma de Mallorca, que hemos visto obtuvo la primera concesión de trolebuses. La Compañía de Tranvías intentó la adquisición de trolebuses, pero la FIAT no llegó a entregar ningún trolebús en España. Años después, en los últimos días de la explotación tranviaria, la Compañía volvió a hablar de instalar trolebuses, pero no hubo nada. La última vez que apareció en el B.O.E. la palabra trolebús en relación con la Sociedad de Tranvías fue con ocasión de la autorización de levante y enajenación de los materiales del servicio de tranvías, en 1958, cuando el texto de la Orden³⁸ dice:

“La Sociedad General de Tranvías Eléctricos Interurbanos de Mallorca se encuentra en una gravísima situación económica que no puede superarse con la actual explotación tranviaria. No ha sido tampoco posible llegar a la transformación en trolebuses que primeramente se había proyectado por la misma dificultad económica, siendo necesaria su transformación en otra de autobuses.”

Realmente conmovedora la preocupación por la salud económica de esa Sociedad, conmisericordia que no hemos encontrado en relación con ninguna otra empresa de tranvías.

³⁸ Boletín Oficial del Estado (1959), p. 26

Del resto de las concesiones, la de San Lorenzo de El Escorial tuvo el mismo fatal destino que la concesión tranviaria ya citada, pero esta vez no se compraron trolebuses. Quien sí compró trolebuses fue Trolebuses de Arosa, S.A., (línea Carril – Villagarcía - Cambados), pero los acabó vendiendo a La Coruña. Vigo tuvo un proyecto de implantar trolebuses en la década de 1930, y en 1960 también compró trolebuses, pero no llegó a ponerlos en servicio y tuvieron el mismo lamentable final que los tranvías tras el abandono de la explotación.

De las otras líneas de trolebuses que no sustituían a líneas de tranvías merece señalarse el caso de una línea urbana en Madrid, que hubiera tenido el recorrido de Plaza de la Moncloa a la Urbanización La Florida, pasando por la Ciudad Universitaria y la carretera de La Coruña. Hubiera sido una línea urbana porque ambos términos estaban en el mismo municipio. El final de esta historia fue que el concurso de concesión se aplazó *sine die*³⁹ y en 1955 el Ayuntamiento de Madrid autorizó una línea de autobuses de Plaza de España a El Plantío, servida por el que fue peticionario de la línea de trolebuses.

En el anterior cuadro figuran exclusivamente las líneas de trolebuses no instaladas pero que disponían de concesión o estaban en el proceso para obtenerla. Por ello no se incluyen referencias a tantos proyectos y elucubraciones sobre otras líneas de trolebuses, por ejemplo en Córdoba, Valladolid, Pamplona, Oviedo – Gijón, Tarrasa, Murcia, Málaga, Jerez, etc. Es curioso señalar la existencia de un proyecto de instalación de trolebuses en la provincia de Cádiz, en 1942, impulsado por la Diputación Provincial⁴⁰. Se trataba de una línea de 160 Km., que uniría “la capital con los pueblos de la rivera”: Cádiz - San Fernando - Puerto Real - Puerto de Santa María - Jerez - Sanlúcar - Chipiona - Rota, con un ramal a Chiclana.

Las líneas de tranvías que en el cuadro anterior figuran como autorizada la transformación en trolebuses, acabaron todas ellas siendo sustituidas por autobuses. Merece una especial referencia el caso de la línea interurbana Valencia- Catarroja⁴¹, sin duda un último intento de mantener en servicio las líneas de tranvías interurbanos de Valencia. Las páginas del B.O.E. recogen el fallido intento⁴² de mantenerlas en servicio con un concurso para contratar la explotación, cuando ya las concesiones habían vencido⁴³. Consecuencia del resultado negativo del concurso llegó, finalmente, el cierre de esas líneas⁴⁴. En el B.O.E. queda un rosario de concursos de enajenación de los carriles procedentes del levante de las vías.

El cuadro siguiente presenta las explotaciones de trolebuses que realmente existieron en España, con indicación de si sustituyeron o no a explotaciones de tranvías y si se trataba de explotaciones urbanas o interurbanas, así como las fechas de otorgamiento de la primera concesión y de inicio del servicio en la primera línea.

³⁹ Boletín Oficial del Estado (1950), p.874

⁴⁰ Ferrocarriles y Tranvías (1942), p. 278

⁴¹ Boletín Oficial del Estado (1948), p. 5276

⁴² Boletín Oficial del Estado (1954), p. 6660

⁴³ Vañó, Lluçia y Olaizola, Juanjo (1998) p. 224

⁴⁴ Boletín Oficial del Estado (1955) p. 6442

Ciudad / Línea	Concesión	Inicio del servicio	Urbano / Interurbano	¿Sustituye a tranvías?
Bilbao	3/02/1948	23/06/1940	U	SI
Barcelona	20/10/1943	7/10/1941	U – I	NO
Pontevedra	5/12/1945	15/12/1943	I	SI
San Sebastián – Tolosa	26/08/1946	14/06/1948	I	SI
Bilbao – Algorta	26/06/1944	4/07/1948	I	SI
San Sebastián	18/12/1945	19/07/1948	U – I	SI
Coruña	18/06/1947	26/7/1948	U	SI
Vallecas	26/05/1948	16/07/1949	U	NO
Coruña - Carballo	8/02/1944	23/02/1950	I	NO
Madrid	13/02/1952	8/04/1950	U	NO
Zaragoza	10/11/1949	8/05/1951	U	SI
Santander	6/11/1952	17/07/1951 ?	U	SI
Valencia	18/12/1945	18/07/1951	U	SI
Cádiz	31/10/1951	3/08/1951	U - I	SI
Reus – Tarragona	23/04/1947	¿¿/10/1952	I	NO
Santander – Astillero	3/03/1953	17/07/1955	I	SI
Castellón	24/11/1947	9/1961 ?	I	NO
Mieres	7/06/1960	25/06/1965	U	NO

Cuadro nº 2. Explotaciones de trolebuses puestas en servicio. Elaboración propia.
Fuentes diversas.

Barcelona figura como no-sustitución de tranvías. Sin embargo, todos sabemos que la primera línea de Barcelona sustituyó al tranvía de San Andrés. Pero legalmente la concesión del tranvía había llegado a término, con reversión al Ayuntamiento, y el tranvía fue sustituido por un autobús. De hecho, la concesión definitiva de la línea de trolebuses⁴⁵ hace referencia a “la sustitución de la antigua línea C de autobuses térmicos desde la calle del Marqués del Duero a San Andrés del Palomar por una línea de trolebuses del mismo recorrido.” Ninguna de las demás líneas de trolebuses de Barcelona sustituyó a tranvías, y la red de trolebuses de Barcelona formó una red independiente de la de tranvías.

Otro tanto sucedió en Madrid, con una red de trolebuses independiente de la de tranvías, Además, tenemos el caso de Vallecas, que cuando estableció su línea de trolebuses entre la Villa de Vallecas y el Puente de Vallecas (barrio adyacente a Madrid) era un municipio independiente. Al producirse la absorción de Vallecas por Madrid, también se produjo la absorción de los trolebuses de Vallecas por los de Madrid, que mientras tanto habían entrado en servicio; por ello la línea de Vallecas pasó a ser en Madrid la línea 4.

En el cuadro anterior es útil analizar los “sís” de la última columna, en concreto la forma en que la sustitución de una explotación de tranvías por otra de trolebuses fue

⁴⁵ Boletín Oficial del Estado (1943), p. 10807

más o menos completa, y si la sustitución se realizó por etapas. Ciertamente, no hay que entender que la explotación de trolebuses fuera una reproducción exacta de la explotación tranviaria; pero, en cualquier caso, al menos parte de las líneas de tranvías fueron reemplazadas por líneas de trolebuses.

En Pontevedra el trolebús sustituyó en la rama de Marín a un tranvía eléctrico que antes había sido tranvía de vapor. En la otra rama, la de Lárez y La Ferreira, también sustituyó a un tranvía, pero a un tranvía que nunca existió, pues se había declarado la caducidad de la concesión del tranvía⁴⁶ años antes de dar la concesión del trolebús⁴⁷.

En La Coruña los trolebuses sustituyeron a casi todas las líneas de tranvías, siendo la principal excepción el tramo interurbano de la línea de Sada. Pero la sustitución no respondió a un plan previo acordado con el Ayuntamiento, como ocurrió en otras ciudades, sino que la ampliación de la red se produjo paulatinamente, a lo largo del tiempo. Por otro lado, el diseño final de la red de trolebuses fue en estrella, estableciendo servicios “de todas partes a todas partes”. Las dos últimas concesiones de trolebuses que dio Obras Públicas fueron para La Coruña, en una fecha tan tardía como 1967⁴⁸. Y es muy probable que algunos tramos de esa red en estrella fueran autorizados como enlaces, sin recurrir al procedimiento de la concesión.

También las líneas de trolebuses de Santander procedían de tranvías, incluso la línea interurbana a Astillero. La decisión de instalar trolebuses en Santander fue muy tardía, y la instalación de los urbanos fue llevada a cabo directamente por el Ayuntamiento. ¡Lástima que todavía no se haya contado la historia de los transportes urbanos de Santander!

La situación en Bilbao era bastante parecida a la de Santander, pero con algunas diferencias significativas. La primera línea de trolebuses de Bilbao (y de España) la instaló la Compañía todavía privada, y no sustituía a tranvías. Las demás líneas de trolebuses fueron instaladas por la Empresa municipalizada, según planes que se ampliaron hasta alcanzar a la totalidad de las líneas de tranvías, con calendarios acordados. La línea suburbana de tranvías a Algorta pasó a otra Empresa, y también se convirtió en trolebús. El otro tranvía suburbano, a Santurce⁴⁹, lamentablemente no acabó transformado en trolebús, y fue sustituido por autobuses.

En San Sebastián los trolebuses también llegaron de la mano de una municipalización más o menos completa. Se planificó la transformación total de los tranvías urbanos (incluyendo el servicio interurbano a Rentería) en trolebuses, con dos excepciones: la línea de Eguía se transformó en autobús, e inicialmente quedó un servicio residual de tranvías de Ategorrieta a Herrera. El Ayuntamiento prohibió la entrada en San Sebastián de los ferrocarriles-tranvía de Hernani y de la Frontera⁵⁰. El otro tranvía interurbano, el

⁴⁶ Boletín Oficial del Estado (1945), p. 3834

⁴⁷ Boletín Oficial del Estado (1955), p. 5118

⁴⁸ Boletín Oficial del Estado (1967), p. 12459

⁴⁹ Boletín Oficial del Estado (1953), p. 1231

⁵⁰ Boletín Oficial del Estado (1957), p. 2008

San Sebastián – Tolosa se mantuvo independiente y también fue transformado en trolebús⁵¹.

En Zaragoza⁵², de las tres líneas de trolebuses sólo una (la del Gállego) sustituyó directamente a una línea de tranvías. La línea del Terminillo (Ciudad Jardín) tardó en instalarse por falta de urbanización, y durante algún tiempo fue sustituida por una línea “ilegal” de tranvías. La tercera línea (Barrio Jesús) sustituyó a una línea provisional de tranvías, un servicio corto. La explotación de trolebuses de Zaragoza fue complementaria de la de tranvías, y los últimos trolebuses se retiraron antes que los últimos tranvías.

El caso de Valencia fue muy especial. Hubo una primera concesión de dos líneas de trolebuses, en realidad una línea con dos ramales que acabaron unificándose. Los transportes urbanos pasaron a una Sociedad Anónima Laboral, con un calendario de eliminación de los tranvías urbanos a excepción de unas pocas líneas, pero estas líneas de tranvías se transformaron en líneas de trolebuses, con coches de segunda mano procedentes de Madrid y de Barcelona.

Por último, Cádiz. Sucesivamente fueron transformándose en trolebuses la mayoría de las líneas de tranvías urbanos (Cádiz y San Fernando) e interurbanos que componían la red.

Las redes de trolebuses no pudieron implantarse y desarrollarse en el momento oportuno (década de 1940) por causas externas, y sólo pudieron hacerlo en la década de 1950. Llegaron a su máximo desarrollo hacia 1961-62 para después iniciar su declive. En su progresiva retirada coincidieron causas tan variadas como las dificultades para ampliar el parque de vehículos (por falta de fabricantes), implantación de sentidos únicos en calles y mejoras en carreteras que exigían desplazamientos de las líneas, y finalmente la llegada del Agente Único

Ya no vale el trolebús. El Decreto-ley de Autobuses.

Era evidente que el trolebús no había sido la solución para el reemplazo de líneas de tranvías interurbanos, y representaba una alternativa muy limitada para los tranvías tanto urbanos como interurbanos. Por lo que se refiere a los tranvías urbanos, en párrafos precedentes hemos señalado cómo solamente en cinco ciudades⁵³ se puede considerar que los trolebuses reemplazaron a los tranvías urbanos.

Por lo que se refiere a los tranvías interurbanos, en el Cuadro nº 2 hemos mostrado cómo sólo cuatro explotaciones de tranvías interurbanos habían sido sustituidas por trolebuses, mientras el Cuadro nº 1 nos indica que seis explotaciones de tranvías interurbanos, que habían avanzado en los trámites legales, no fueron transformadas finalmente en trolebuses.

⁵¹ Boletín Oficial del Estado (1946), p. 6700

⁵² Para mayor detalle de las actuaciones en Zaragoza, véase la obra de Peña y Valero

⁵³ Eran éstas: La Coruña, Santander, Bilbao, San Sebastián y Cádiz.

Si la Ley de Trolebuses apareció en 1940, la siguiente Ley, llamémosla “de Autobuses”, apareció en 1954. Si la Ley de Trolebuses aparentemente impulsaba la implantación generalizada de un nuevo medio de transporte y, de paso, daba algunas facilidades para que sustituyera a los tranvías, la nueva Ley (realmente un Decreto-ley), señala inequívocamente que su objetivo es sustituir tranvías por autobuses, desde su propio título:

“Decreto-ley de 16 de Junio de 1954 por el que se faculta al Ministro de Obras Públicas para autorizar la transformación de las concesiones de tranvías en otras equivalentes de autobuses durante el plazo de vigencia de aquellas.”

El preámbulo del Decreto-ley hace un breve repaso de la situación, y sus párrafos finales son muy significativos:

“La práctica ha demostrado que persiste, agravándose, la necesidad de levantar las instalaciones fijas tranviarias en muchas carreteras o caminos públicos y que a veces no se resuelve ni económica ni técnicamente el problema sustituyendo los tranvías por trolebuses, bien por el elevado coste de las instalaciones de estos últimos o del fluido eléctrico, bien por la escasez de éste, bien por no adaptarse el tráfico o las condiciones de las carreteras o calles a la utilización de este medio de transporte.

En estos casos se hace necesario autorizar a las Empresas de tranvías a transformar sus concesiones en otras equivalentes de trolebuses durante el plazo de vigencia de aquéllas.

Y dándose actualmente varios, de extrema urgencia, en los que es prácticamente imposible continuar la explotación del tranvía en las condiciones de seguridad exigibles a los servicios públicos, no siendo conveniente su transformación en trolebuses, procede arbitrar inmediata solución, haciendo uso de la autorización concedida por el artículo trece de la Ley de diecisiete de Julio de 1942.”

En el articulado del Decreto-ley se recogen los mismos beneficios de ampliación de la concesión que otorgaba la Ley de Trolebuses, pero puntualizando, en el artículo cuarto:

“Una vez terminados los plazos de las concesiones, [prorrogadas y transformadas a autobuses] se sacarán estos servicios de transportes por carretera a concurso público, de acuerdo con la presente legislación en la materia. En estos concursos tendrán derecho de tanteo las empresas acogidas a este Decreto-ley que hayan venido explotando los servicios hasta finalizar sus concesiones.”

Los “casos de extrema urgencia” a que se refería el preámbulo del Decreto-ley eran, sin duda, las cinco líneas de “la red interurbana de tranvías de cercanías de Valencia”, cuyo último y fallido intento de mantener en servicio mediante la convocatoria de un concurso de explotación se produjo tres meses más tarde, como ya hemos señalado⁵⁴.

⁵⁴ Boletín Oficial del Estado (1954), p. 6660

Pero, realmente, ¿estaba el país en condiciones de eliminar los tranvías, dejar de lado los trolebuses, y volcar en el autobús el transporte, urbano e interurbano, de viajeros? ¿Había disponibilidad de autobuses nuevos? ¿En qué estado se encontraban las carreteras de la época? Veamos la situación en aquel momento, en el transporte urbano y en el suburbano.

1954	Tranvías	Autobuses	Trolebuses	Metro
Nº de líneas	36	27	4	4
Longitud total (Km.)	189	104	20	28
Miles de viajeros	242.427	92.118	19.688	345.452
Promedio diario de viajeros	664.184	252.378	53.940	946.444
Nº de vehículos	349	214	36	

Cuadro nº 3. Transportes urbanos en Madrid. Situación en 1954. Elaboración propia. Fuente: I. N. E.

Respecto al transporte urbano, tomaremos el caso de Madrid. El Cuadro nº 3 presenta los datos estadísticos⁵⁵ del transporte urbano de Madrid, cuando Madrid tenía 1.738.714 habitantes⁵⁶. Salta a la vista la importancia que tenía el transporte subterráneo, sólo ligeramente inferior, en volumen de viajeros transportados, a todo el transporte de superficie. También se observa la preponderancia del transporte eléctrico, no contaminante, un 86 %, frente a un 14 % de los autobuses. Parece evidente que hubiera debido fomentarse la red de Metro; pero sólo desde 1955 su infraestructura fue realizada por el Estado. En este 1954 se solicitaba la concesión del tramo Tetuán – Plaza de Castilla⁵⁷.

Para el transporte suburbano, hemos realizado un análisis de los autocares adscritos a las concesiones adjudicadas por el Ministerio de Obras Públicas y publicadas durante 1954 en el Boletín Oficial del Estado. Son un total de 298 adjudicaciones definitivas “del servicio público regular de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera”, en las que hay identificados por sus matrículas, y casi siempre por sus marcas, un total de 582 autocares; pocos de ellos podían considerarse nuevos.

⁵⁵ Anuario estadístico de España (1955), p. 303.

⁵⁶ En 1 de Julio de 1954.

⁵⁷ Boletín Oficial del Estado (1954), p. 5708

Año de matriculación del vehículo	número de vehículos
antes de 1921	10
entre 1921 y 1925	32
entre 1926 y 1930	149
entre 1931 y 1935	205
entre 1936 y 1940	72
entre 1941 y 1945	40
entre 1946 y 1950	61
entre 1951 y 1954	12
TOTAL	582

Cuadro nº 4. Antigüedad de los autocares adscritos a las concesiones adjudicadas en 1954. Elaboración propia. Fuente: B.O.E.

El análisis de la antigüedad de los vehículos, atendiendo a su fecha de matriculación, se muestra en el Cuadro nº 4; el panorama es incluso optimista, pues sabemos que muchos vehículos reconstruidos recibían nueva matrícula. El decano de los autocares era un Hispano-Suiza de 1910, matrícula OR-88⁵⁸, marca a la que correspondían la mayoría de los autocares anteriores a 1921. Una muestra muy significativa del parque automóvil con el que el Decreto-ley proponía sustituir a los tranvías. Ese conjunto de vehículos era de las marcas más diversas, como puede observarse en el Cuadro nº 5, en el que sólo figuran las diez marcas más usuales.

Marca del autocar	número de vehículos
Chevrolet	132
Dodge	76
Ford	67
Hispano Suiza	58
G. M. C.	30
Citroën	19
Saurer	15
Reo	14
Mercedes	13
de Dion Bouton	12

Cuadro nº 5. Marca de los autocares adscritos a las concesiones adjudicadas en 1954. Elaboración propia. Fuente: B.O.E.

La fabricación industrial de autobuses y autocares no había alcanzado en España, en 1954, un nivel que permitiera un mínimo de optimismo a la hora de sustituir a los tranvías. En cuanto a los autobuses urbanos, Pegaso había iniciado el año anterior la fabricación del autobús urbano tipo Z-404, con motor de 125 HP y carrocería metálica de SEIDA. Precisamente en 1954 Pegaso completó el suministro a la Empresa

⁵⁸ Boletín Oficial del Estado (1954), p. 5347

Municipal de Transportes de Madrid de los 50 primeros autobuses de ese tipo, con un limitado número de vehículos similares entregados a otras explotaciones de autobuses urbanos.

En cuanto a autobuses y autocares para las líneas interurbanas, la escasa fabricación de Pegaso no parece que resultara accesible a los concesionarios. Entre las 298 adjudicaciones de 1954 aparecen nueve referencias a la utilización de vehículos Pegaso, pero tan sólo en un caso aparece una identificación de vehículos de esa marca, al estar identificados dos autobuses por su número de motor⁵⁹, probablemente por no estar todavía matriculados en el momento de la presentación de la solicitud de adjudicación.

El efecto práctico de la aplicación de este nuevo Decreto-ley fue bastante limitado, porque no eran demasiados los tranvías que quedaban circulando por carreteras del Estado. Los tranvías de la Vega de Granada cayeron en manos de FEVE (quizás por aquello de que parte de las concesiones eran ferroviarias, aunque el servicio estuvo siempre atendido por tranvías), y las últimas líneas cerraron en 1974, sustituidas por autobuses. Casi a la vez cerró la otra explotación granadina de tranvías, el Tranvía de Sierra Nevada, imposible de sustituir por autobuses en su tramo superior.

Existieron otros casos en que se produjo la sustitución de tranvías por autobuses, al margen del Decreto-ley, antes de su promulgación. Ya hemos citado el tranvía de Santurce⁶⁰, cuya subrogación en el Ayuntamiento de Bilbao obligaba a éste a estar dispuesto a sustituirlo “por otro medio de transporte que no necesite la instalación de carriles”, y que acabó reemplazado por la línea 15 de autobuses. Otro caso, también citado, fue el de los “tranvías de cercanías”, en Valencia. Tras el fracaso del concurso de explotación, en tres de las líneas (incluyendo la de Catarroja, que tuvo autorización de transformación a trolebuses) cesó el servicio, sustituido “por el de autobuses autorizados en itinerarios coincidentes”. La línea de Manises se acogió al Decreto-ley de Autobuses.

El Cuadro nº 6 muestra la respuesta al Decreto-ley de Autobuses. Llama la atención que, en algunos casos, había sido previamente autorizada la transformación de la concesión tranviaria en concesión de trolebuses (según la Ley de Trolebuses), transformación que no se había realizado. La última columna recoge aquellos casos en que el Estado (por medio de una Ley) renunció a los bienes a que tenía derecho como consecuencia de la transformación de la concesión, y que habían de revertir al Estado, con la condición de que esos bienes se invirtieran en el establecimiento de la nueva explotación de autobuses.

⁵⁹ Boletín Oficial del Estado (1954), p. 6792

⁶⁰ Boletín Oficial del Estado (1953), p. 1231

Concesionario	Concesión tranvías	Autorización transform. a trolebuses	Autorización transform. a autobuses	Renuncia del Estado a los bienes
Sociedad Tranvías Eléctricos del Litoral Catalán, S. A.	Tiana - Mongat		5/09/1955	
Compañía de Tranvías de La Coruña, S. A.	La Coruña - Sada	17/08/1957 (tramo Cuatro Caminos - Los Castros)	9/03/1956	10/02/1958
Tranvías de Montaña, S. A.	Casa Gomis con prolongación a La Rabassada		30/04/1957	
Sociedad General de Tranvías Eléctricos Interurbanos de Palma de Mallorca	Porto Pi - Cas Catalá	5/10/1940	5/06/1957	
S. A. Tranvías de El Ferrol	El Ferrol - Santa María de Neda		22/01/1958	26/12/1957
Sociedad General de Tranvías Eléctricos Interurbanos de Palma de Mallorca	ramal de Génova		4/07/1958	
Urbanización y Transportes, S. A.	Badalona - Mongat	2/06/1949	9/08/1958	
Sociedad General de Tranvías Eléctricos Interurbanos de Palma de Mallorca	restantes	5/10/1940	14/11/1958	14/11/1958
Excmo. Cabildo Insular de Tenerife	Santa Cruz de Tenerife - La Laguna - Tacoronte	9/07/1953	3/03/1959	22/12/1960
Compañía del Tranvía Eléctrico de Avilés, S. A.”,	Villalegre - Avilés - San Juan de Nieva		21/04/1960	21/07/1960
S. A. Tranvías de El Ferrol	urbana de El Ferrol		10/06/1961	
Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia	línea de Manises		4/07/1961	
Tranvías de Sevilla, S. A.	Sevilla - Camas		29/10/1964	
Tranvías de Sevilla, S. A.	Triana (Sevilla) – San Juan de Aznalfarache - Gelves		29/10/1964	
Compañía de Tranvías Cádiz San Fernando y Carraca, S. A.	Gobierno Civil - Balneario		13/02/1967	

Cuadro nº 6. Autorizaciones de transformación de concesiones tranviarias en concesiones de autobuses. Elaboración propia. Fuente: B.O.E.

El Cierre.

Observando los anteriores Cuadros números 2 y 6 se comprueba que la instalación de líneas de trolebús continuó incluso tras la aparición del Decreto-ley del Autobús. Y el Cuadro nº 2 no es más explícito a este respecto porque en él sólo figura la inauguración de la primera línea de cada explotación. En las páginas del B.O.E. encontramos hasta 52 procesos de concesión de trolebuses⁶¹, que tanto corresponden a redes completas como a prolongaciones de líneas ya concedidas. Pues bien, once de esas concesiones se producen después del Decreto-ley de Autobuses, en Junio de 1954. Corresponden a Bilbao, Santander, Pontevedra, La Coruña, Mieres y Cádiz. Y después de Junio de 1954 se ponen en servicio las explotaciones de trolebuses de Santander – Astillero, Castellón y Mieres.

Los trolebuses se siguieron instalando porque el Decreto-ley de Autobuses no encerraba limitación alguna a sus posibilidades de instalación, ya que la sustitución más adecuada para las líneas tranviarias susceptibles de ser transformadas (por circular por carreteras del Estado) era el autobús, no el trolebús. El trolebús siguió creciendo en este período en un proceso de ampliación de las redes que ya existían o que estaban en proceso de instalación. Tan sólo se produjo una tardía concesión e inauguración, la de Mieres⁶², cuya historia completa todavía no ha sido escrita.

Pero el trolebús también cayó en desgracia. Tras haber sido considerado como la solución para el transporte del futuro, una Ley lo condenó a muerte, la “Ley 26/1973, de 21 de Julio, sobre transformación de concesiones de trolebuses en otras equivalentes de autobuses”⁶³. Supongo que nadie se dio cuenta de que la fecha de la Ley coincidía exactamente, cuarenta años después, con la del Decreto de 1933 que abrió la caza legal al tranvía. Y esta nueva Ley encerraba en su preámbulo un furibundo ataque al trolebús, equivalente al sufrido por el tranvía cuarenta años antes. Sólo una diferencia: el Decreto de 1933 hablaba de las carreteras, mientras que la Ley de 1973 hablaba de las ciudades.

“La experiencia de los últimos años ha puesto de manifiesto que los trolebuses pueden producir, en ocasiones, perturbaciones en la fluidez del tráfico, especialmente cuando su circulación tiene lugar en las zonas próximas a las grandes aglomeraciones urbanas. Por otra parte, la limitada capacidad de maniobra y de velocidad de estos vehículos no los califican en los momentos actuales, y con mayor motivo en un próximo futuro, como los más adecuados para el servicio público de transporte.”

El texto de la Ley, que en absoluto obligaba taxativamente a retirar los trolebuses, ofrecía al concesionario determinadas ventajas, en línea con las del Decreto-ley de transformación de tranvías en autobuses. Además recogía la cesión al concesionario de los productos de la enajenación de los elementos adscritos a la concesión de trolebuses, evitando así el rosario de Leyes puntuales que aparecieron ligadas a las autorizaciones

⁶¹ Incluyendo dos casos en los que el proceso se detuvo en el concurso de concesión: la red de Santiago de Compostela y la línea Madrid – La Florida

⁶² Tartajo, Garrido, José A. (2001), p. 75

⁶³ Boletín Oficial del Estado (1973), p. 15072

de transformación de tranvías en trolebuses, y que hemos recogido en la última columna del Cuadro nº 6. Dos limitaciones importantes recogidas en la Ley eran que los concesionarios tenían un plazo de un año para solicitar la transformación, y que “la sustitución de los trolebuses por autobuses tendrá que hacerse de una sola vez.” Para rematar el tema, la Ley declara solemnemente que “no se admitirán nuevas peticiones para el otorgamiento de concesiones de trolebuses”. Quien quiera volver a instalar trolebuses en España tendrá que empezar por eliminar ese obstáculo.

Si la Ley de 1940, de nacimiento de los trolebuses, venía acompañada de un optimismo desbordado, la Ley de 1973, de muerte de los trolebuses, vino acompañada de la imprevisión más absoluta. No habían transcurrido tres meses cuando el 6 de Octubre de 1973 estalló la Guerra del Yon Kipur y como consecuencia de ella el embargo de la OPEP desabasteció de petróleo al mundo occidental; los precios del petróleo se dispararon y llegó la recesión económica. Mientras otros países aprovechaban al máximo sus medios de transporte movidos por electricidad, en España se condenaba oficialmente el trolebús, y se dejaban desaparecer los últimos tranvías.

La Ley de transformación de trolebuses en autobuses no tuvo rápida ni amplia respuesta. Cuando esa Ley entró en vigor, más de la mitad de las explotaciones de trolebuses estaban operando, y estaban en servicio un 30 % del total de trolebuses (vehículos) que han existido en España. De 1974 a 1976 fueron cerrando paulatinamente las explotaciones de trolebuses de Reus – Tarragona, San Sebastián, Santander – Astillero, Zaragoza, Valencia y Cádiz. En 1979 cayeron La Coruña y Bilbao. Ya sólo quedaba Pontevedra, que estaba utilizando trolebuses de tercera mano (originales de Barcelona y después utilizados en Valencia) junto a algunos de sus trolebuses inaugurales. Fue preciso que apareciera una nueva Ley, la “Ley 16/1987, de 30 de Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres”⁶⁴. La Disposición Transitoria Segunda punto 5 señala:

“Los actuales concesionarios de servicios públicos de transporte en trolebuses, de carácter interurbano, podrán optar entre mantener su régimen actual, o sustituir dichas concesiones por otras en autobús, sometidas íntegramente al régimen de ordenación regulado en esta Ley”

El resto de condiciones eran similares a la de la Ley de 1973. Los trolebuses de Pontevedra se acogieron a esta Ley, y cerraron finalmente en Agosto de 1989.

A lo largo de este trabajo hemos dedicado especial atención a los tranvías interurbanos. La vida de los tranvías urbanos tras la Guerra de 1936-39 vino marcada, en general, por un progresivo camino hacia la municipalización⁶⁵. Dejando de lado otras importantes razones de tipo económico (y tarifario), las distintas concesiones se aproximaban a su término y el implacable sistema concesional forzó el final de las concesiones con el trasfondo habitual de las frecuentes subrogaciones (anticipadas o a término) de las concesiones tranviarias a los Ayuntamientos. Aunque no fue un tranvía municipalizado

⁶⁴ Boletín Oficial del Estado (1987), p. 23451

⁶⁵ Una lúcida explicación de los problemas existentes en las explotaciones tranviarias se encuentra en la Orden de Presidencia del Gobierno de 6/02/1952, Boletín Oficial del Estado (1952), p. 626-627

el último tranvía urbano que circuló en España, el de Zaragoza, que estaba explotado por una sociedad privada, Tranvías de Zaragoza, S. A. Su última circulación tuvo lugar acabado ya el día 22 de Enero de 1976.

Desaparecidos los tranvías urbanos e interurbanos en 1976, y los trolebuses urbanos e interurbanos en 1989, el transporte colectivo urbano de viajeros en superficie con tracción eléctrica quedó representado en España por dos líneas urbanas de carácter eminentemente turístico: la línea del Tibidabo en Barcelona y la línea Estación de Sóller a Sóller en la isla de Mallorca. Ambas líneas utilizaban vehículos antiguos, perfectamente mantenidos, a los que en la terminología inglesa cabría calificar de *vintage*.

La situación cambió con la inauguración, el 10 de Mayo de 1954, del primer tranvía español de la era moderna, en la ciudad de Valencia. Desde ese momento, otras ciudades vuelven a instalar vías de tranvías en sus calles. Este autor ya puede ver desde la terraza de su domicilio los carriles del nuevo tranvía de Madrid, que otros llaman Metro Ligero.

Pero este retorno de los tranvías es otra historia.

BIBLIOGRAFÍA

- Anuario estadístico de España* (1955)
- Boletín Oficial del Estado* (1940) Nº 285
- Boletín Oficial del Estado* (1940) Nº 297
- Boletín Oficial del Estado* (1940) Nº 357
- Boletín Oficial del Estado* (1941) Nº 122
- Boletín Oficial del Estado* (1943) Nº 313
- Boletín Oficial del Estado* (1945) Nº 365
- Boletín Oficial del Estado* (1946) Nº 247
- Boletín Oficial del Estado* (1947) Nº 164
- Boletín Oficial del Estado* (1948) Nº 212
- Boletín Oficial del Estado* (1948) Nº 237
- Boletín Oficial del Estado* (1948) Nº 326
- Boletín Oficial del Estado* (1950) Nº 44

Boletín Oficial del Estado (1951) Nº 323

Boletín Oficial del Estado (1952) Nº 41

Boletín Oficial del Estado (1953) Nº 63

Boletín Oficial del Estado (1954) Nº 213

Boletín Oficial del Estado (1954) Nº 230

Boletín Oficial del Estado (1954) Nº 277

Boletín Oficial del Estado (1954) Nº 281

Boletín Oficial del Estado (1955) Nº 230

Boletín Oficial del Estado (1955) Nº 299

Boletín Oficial del Estado (1956) Nº 134

Boletín Oficial del Estado (1957) Nº 86

Boletín Oficial del Estado (1959) Nº 1

Boletín Oficial del Estado (1959) Nº 112

Boletín Oficial del Estado (1967) Nº 212

Boletín Oficial del Estado (1973) Nº 176

Boletín Oficial del Estado (1987) Nº 212

BURGALETA, Agustín. (1988) Madrid, 101 años de tranvías. Proyecto Brainstorm S.A. Madrid

FERNANDEZ CASADO, Tomás (1941) *El Trolebús* Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos Madrid

Ferrocarriles y Tranvías (1942) N 97

Gaceta de Madrid (1927) Nº 93

Gaceta de Madrid (1933) Nº 206

GIMÉNEZ ATTENELLE, Manuel (1997) *Memorias de un Peatón. Tranvías y Trolebuses de Barcelona*. Manuel Giménez Attenelle, Barcelona

- GYMPEL, Jan y KÖLER, Ivo, (1996) *Rekowagen*. (GVE) e.V., Berlín
- KING, LeRoy O. (1976) *100 Years of Capital Traction* LeRoy O. King. Dallas
- LOPEZ BUSTOS, Carlos (1993) *Tranvías de Madrid*. Aldaba Ediciones S.A. Madrid.
- OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (2002) *Los Tranvías de Bilbao* EuskoTren Bilbao
- PEÑA, J y VALERO, J.M. (1985) *Los Tranvías de Zaragoza* Diputación Provincial de Zaragoza. Zaragoza
- ROBERT, Jean (1959) *Les Tramways Parisiens* Jean Robert París.
- TARTAJO GARRIDO, José A. “Trolebuses en Mieres” *Trolebús* Fraga Rodríguez, Xan (2001) A.C. Lumieira Edicions Carballo
- VAÑÓ, Lluçia y OLAIZOLA, Juanjo “Los Tranvías y Trolebuses de Valencia” *El Tinet de Valencia* Alcaide González, Rafael (1998) Lluís Prieto Editor Barcelona
- WILLOUGHBY, D.W. y OAKLEY E.R. (1972) *London Transport Tramways Handbook* D.W. Willoughby y E.R. Oakley, Maidstone
- ZURITA, Félix (1988) *Tramvies de Barcelona* M.A.F. Editor, Barcelona