

Breve historia del tranvía en el País Vasco

Juan José Olaizola Elordi (Museo Vasco del Ferrocarril)

Resumen:

Tras la implantación del primer servicio de tranvías entre Bilbao y Algorta, en 1876, este sistema de transporte alcanzó en el País Vasco un importante desarrollo de la mano, tanto de las importantes redes urbanas de Bilbao y San Sebastián, como del establecimiento de diversos servicios interurbanos de largo recorrido que irradiaban desde ambas capitales hacia las principales poblaciones del entorno. La existencia de otras líneas de menor entidad como la de Irún a Fuenterrabía o los servicios eminentemente rurales de Pedernales a Bermeo y de Sodupe a Arciniega, la utilización del motor de sangre y el de vapor, así como la introducción pionera de la tracción eléctrica, el notable desarrollo del transporte de mercancías, unido a su temprana sustitución por otros medios de transporte, sobre todo el trolebús, confieren a los diversos sistemas tranviarios implantados en el País Vasco una personalidad específica, que intentaremos reflejar en la presente comunicación.

Breve historia del tranvía en el País Vasco

Juan José Olaizola Elordi (Museo Vasco del Ferrocarril)

Los primeros tranvías de Bilbao y su entorno

A mediados del siglo XIX Bilbao se encontraba inmersa en la revolución industrial gracias al desarrollo de la minería y la industria que, entre otros aspectos, motivó un rápido proceso de expansión demográfica. Si en 1802 la villa contaba con 11.407 habitantes, en 1870 la cifra se había elevado a 27.902 y alcanzó en 1900 los 82.206. Este fenómeno no fue exclusivo de la capital de Vizcaya sino que, en mayor o menor medida, afectó a toda la comarca circundante. La ciudad necesitaba crecer, superar el ámbito de las históricas «siete calles» y extenderse. Un paso importante en este sentido fue la anexión en 1870 de la anteiglesia de Abando.

El proceso de expansión urbana supuso un notable incremento de las distancias y, por consiguiente, el aumento de las necesidades de movilidad de los bilbaínos. En consecuencia, pronto se estudió la posibilidad de implantar tranvías en sus calles.¹ En este sentido, la primera referencia conocida es la de diversos proyectos para el establecimiento de un tranvía impulsado por motor de sangre desde los bilbaínos muelles de La Sendeya hasta Algorta, que desembocaron en una concesión otorgada el 18 de agosto de 1872 a Juan González Lavín y a Juan M. Morales.²

A los pocos meses de aprobarse este proyecto pionero, estalló la segunda guerra carlista, lo que imposibilitó el comienzo de las obras. Finalizado el conflicto en 1875, la concesión pasó a manos de un grupo de comerciantes de la villa, entre los que destacaban Juan Amann Palme, Juan Aburto Azaola, Eusebio García Lejarraga y Emiliano Amann Palme.

Los nuevos concesionarios emprendieron de inmediato las obras de construcción, bajo la dirección del ingeniero Laureano Santamaría y, un año después, concretamente el 9 de septiembre de 1876 se inauguró, con la solemnidad propia de estos acontecimientos, el nuevo tranvía en el trayecto comprendido entre Bilbao y Zorrozaurre, punto en el que se establecieron las cocheras de la línea.³ Poco después se prolongó el servicio hasta Las Arenas y Algorta. Con el objeto de mejorar la gestión empresarial, en 1879 los propietarios del tranvía se constituyeron en sociedad anónima bajo la denominación de Compañía del Tranvía de Bilbao.⁴

Mientras iniciaba su andadura el tranvía que cubría la margen derecha de la ría del Nervión, en la orilla opuesta surgieron diversas iniciativas para establecer una nueva línea. De entre ellas, fue la del vecino de Sestao, José Zardaín, la que obtuvo, el 13 de mayo de 1876, la concesión de un tranvía, también de tracción animal, con origen en la bilbaína plaza de San Nicolás y final en Santurce.⁵ Para su construcción y explotación se constituyó, el 21 de septiembre de 1881, la Sociedad del Tranvía de Bilbao a Santurce.⁶

La inauguración del tranvía de Santurce se desarrolló en dos fases, la primera, entre Bilbao y El Desierto, inició su andadura el 26 de marzo de 1882⁷ y la segunda, desde este punto hasta Santurce, el 23 de abril siguiente.⁸ El proyecto de la línea fue también redactado por Laureano Santamaría, ingeniero del Tranvía de Algorta, circunstancia que ayuda a explicar importantes coincidencias

¹ Olaizola Elordi (2002), pp. 7-67.

² *Gaceta de Madrid*, N° 298, 24 de octubre de 1872, pp. 238-239.

³ *El Noticiero Bilbaíno*, 10 de septiembre de 1876, p. 2.

⁴ *Gaceta de Madrid*, N° 205, 24 de julio de 1879, pp. 294-295.

⁵ *Boletín Oficial de la Provincia de Vizcaya*, 9 de octubre de 1876, N° 44.

⁶ Cava Mesa (1990), pp. 20-21.

⁷ *El Imparcial*, 27 de marzo de 1882, p. 1.

⁸ *La Iberia*, N° 7.870, 27 de abril de 1882, p. 3.

técnicas entre ambas empresas sobre todo la del peculiar ancho de vía elegido, 1.365 milímetros, entavía única en el mundo.

El mapa tranviario de Bilbao se completó con las concesiones otorgadas por el Ayuntamiento de Bilbao a Miguel Atristaín para la construcción de diversas vías que partían de los muelles de la Ría y se ramificaban por las calles de la Villa hasta enlazar con la estación del Ferrocarril de Bilbao a Tudela en Abando. A diferencia de las anteriores, el objetivo de estas líneas era, específicamente, el transporte de mercancías.

El Ayuntamiento de Bilbao otorgó las primeras autorizaciones a Miguel Atristaín el 11 de mayo de 1876. Siete meses después, una Real Orden, con fecha de 19 de diciembre, sancionó definitivamente los derechos de este concesionario.⁹

Las líneas urbanas construidas por Miguel Atristaín, cuyo ancho de vía era de tan sólo 750 milímetros, incompatible por tanto con las líneas de Bilbao a Algorta y a Santurce, fueron adquiridas por la Compañía del Tranvía Urbano de Bilbao, fundada el 12 de Mayo de 1884 por un grupo de comerciantes de la Villa.¹⁰ En aquel momento, las líneas propiedad de Atristain, que habían entrado en servicio de forma paulatina a partir del 21 de octubre de 1882, alcanzaban una longitud de 7.350 metros y transcurrían por Achuri, la Ribera, los muelles de la Ría y la estación de Abando.¹¹

La nueva empresa mantuvo en sus primeros años la misma dinámica que en el periodo en el que las líneas urbanas fueron explotadas bajo la dirección de Miguel Atristaín, dedicándose en exclusiva al transporte de mercancías. Sin embargo, a partir de 1887 se estudió la posibilidad de aprovechar su red viaria para el establecimiento de servicios de viajeros, por lo que, tras las gestiones oportunas, el 18 de abril de 1888 se obtuvo la necesaria autorización administrativa, que abrió una nueva etapa en la vida del modesto Tranvía Urbano.¹² En 1904, época en la que alcanzó su máximo desarrollo, la empresa explotaba tres servicios de pasajeros con los siguientes itinerarios:

- Achuri-Ensanche
- Achuri-Velódromo
- Plaza Vieja-Tívoli

Junto a estas tres líneas, la empresa del Tranvía Urbano disponía de varios ramales para el servicio de mercancías como los que atendían los muelles del Arenal y Sendreja, el que unía la plaza Circular con los muelles de San Mamés por Uribitarte y La Salve, los que alcanzaban la estación del Norte desde Bailén y Hurtado de Amézaga o los que servían la Alhóndiga, los muelles de Ripa o diversos almacenes situados en las «siete calles» (calles de la Pelota, del Perro, etc.).

Los inicios del tranvía en San Sebastián

Antes de que se estableciese definitivamente el tranvía en las calles de San Sebastián, se llegaron a plantear hasta seis proyectos diferentes en la capital guipuzcoana. El primero de ellos se remonta a la temprana fecha del 21 de marzo de 1858, cuando todavía no se había implantado ningún tranvía en la península ibérica. Su objetivo, al igual que sucedió con el primer tranvía español inaugurado ese mismo año en La Habana, era el de conectar la futura estación de ferrocarril con los muelles del puerto.¹³

⁹ *Gaceta de Madrid*, N° 359, 24 de diciembre de 1876, p. 751.

¹⁰ *Gaceta de Madrid*, N° 145, 24 de mayo de 1884, pp. 530-532.

¹¹ Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia, 0114/009, Arbitrios: *Expediente relativo al impuesto del subsidio de carruajes y caballerías para el Tranvía Urbano de la villa y El Noticiero Bilbaíno*, 31 de octubre de 1882, p. 2.

¹² Cava Mesa (1990), pp. 61-65.

¹³ Archivo Municipal de San Sebastián, Sección D, Negociado 14, Libro 1975-20.

En aquel momento, San Sebastián estaba a punto de vivir la mayor transformación de su historia, con el inminente derribo de las murallas y el ensanche de la ciudad sobre las antiguas marismas. En esta operación, el consistorio encomendó la redacción de un anteproyecto de tranvía al ingeniero Francisco Lafarga quien, en su propuesta, planteó una línea que desde los muelles se dirigiría hacia el Sur por los terrenos que en la actualidad ocupan los jardines de Alderdi-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, construido en las proximidades del histórico puente de Santa Catalina, permitiría cruzar el río Urumea para 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.¹⁴

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. 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 maniobras de la Compañía del Norte, aunque el consistorio prefirió que fuera explotado con fuerza animal. El presupuesto 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.¹⁵

No se han encontrado más noticias respecto a la evolución de este proyecto pionero, pero probablemente fue 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. Por otra parte, el progresivo desarrollo del puerto de Pasajes, en detrimento de la dársena donostiarra y la asunción por parte de San Sebastián de su nuevo papel de ciudad turística y sede estival de la corte, motivaron la pérdida de interés por la conexión ferroviaria de sus muelles.

Tuvieron que transcurrir doce largos años para que se volviera a plantear la posibilidad de construir una red de tranvías. En este caso, la iniciativa correspondió al empresario Emilio Rotondo Nicolau quien, el 17 de noviembre de 1877, solicitó al ayuntamiento autorización para establecer una línea que permitiera enlazar los puntos más importantes de la ciudad así como su prolongación hasta el renacido puerto de Pasajes.¹⁶

Prácticamente en paralelo a la propuesta de Emilio Rotondo, también se interesó por la implantación de este servicio la Compañía General Española del Tramvía, sociedad madrileña 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. 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.¹⁷

Al igual que Emilio Rotondo, la empresa madrileña planteaba un tranvía que, desde el barrio de El Antiguo, fuese a parar a Pasajes y Rentería. En principio, el Ayuntamiento donostiarra se inclinó a favor de la propuesta de la Compañía General Española del Tramvía, al considerar a ésta más capacitada para su implantación. Sin embargo, aunque ambas partes firmaron un convenio el 1 de marzo de 1878, la falta de entendimiento entre el consistorio y la empresa, así como su precaria

¹⁴ Archivo Municipal de San Sebastián, Sección D, Negociado 14, Libro 1975-21.

¹⁵ Archivo Municipal de San Sebastián, Sección D, Negociado 14, Libro 1975-21.

¹⁶ Archivo Municipal de San Sebastián, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-1.

¹⁷ Archivo Municipal de San Sebastián, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-1.

situación económica, paralizaron el proyecto pese a que ya se habían iniciado las obras y montado algunos tramos de vías entre el puente de Santa Catalina y Ategorrieta.¹⁸

En 1881 fue el donostiarra Nicolás Urgoiti el que 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 con origen en el puente de Santa Catalina y que 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 Rentería y construir un ramal desde el puente de Santa Catalina a la estación del ferrocarril de la Compañía del Norte.¹⁹

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

Urgoiti no fue capaz de reunir los recursos necesarios para emprender las obras, lo que propició que un año más tarde el ingeniero madrileño Ramón Díaz Maroto solicitase una nueva concesión para un tranvía estrictamente urbano, sin hacer referencia alguna a su 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, Urbieta, San Marcial y Zubieta hasta el final en la Concha. A la altura de la calle de Hernani la vía se bifurcaba 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. Sin embargo, el proyecto presentado al consistorio contenía graves deficiencias técnicas y fue finalmente rechazado.²⁰

En el verano de 1883, se presentaron dos nuevos proyectos en competencia, el primero impulsado por Donato Gómez Trebijano y el segundo por Eusebio García Lejarraga. Este último era uno de los socios del tranvía de Bilbao a Algorta y, además, contaba con el apoyo financiero de una parte destacada de la burguesía donostiarra así como la del potente grupo del Marqués de Comillas.

La lucha entre los dos proyectos fue larga y enconada y cada una de las partes hizo todo lo posible para torpedear las iniciativas de su oponente, desde la manipulación de la opinión pública a través de la prensa hasta la utilización de toda clase de influencias políticas o el soborno a técnicos y altos cargos. Finalmente, las autoridades se inclinaron por el tranvía defendido por García Lejarraga por sus mejores condiciones técnicas, sobre todo en lo referente a los pasos de los altos de Miraconcha y de Miracruz, trayectos en el que su propuesta abandonaba la carretera para proseguir por caminos en explanación propia que, gracias a sendos túneles, permitirían superar con facilidad los fuertes desniveles existentes.²¹

El 28 de febrero de 1884 el proyecto presentado por Eusebio García Lejarraga recibió la aprobación por parte de la Diputación²² y el 30 de diciembre de 1885, la del consistorio.²³ Finalmente, el 11 de

¹⁸ *El Urumea*, Nº 25, 29 de junio de 1879, p. 3.

¹⁹ Archivo Municipal de San Sebastián, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-3.

²⁰ Archivo Municipal de San Sebastián, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-4.

²¹ Archivo Histórico de Gipuzkoa, JD IT 1551/9885.

²² *El Eco de San Sebastián*, Nº 189, 3 de marzo de 1884, p. 3.

²³ Archivo Municipal de San Sebastián, Sección D, Negociado 14, Libro 1978-7.

mayo de 1886 una Real Orden del Ministerio de Fomento otorgaba la concesión para la construcción y posterior explotación de la línea por un periodo de 60 años.²⁴

Para la definitiva materialización del proyecto, sus promotores constituyeron, el 28 de agosto de 1886, la Compañía del Tranvía de San Sebastián, con un capital social de 1.250.000.- pesetas. Los títulos de la nueva empresa fueron suscritos por un total de 117 accionistas, la inmensa mayoría empresarios y comerciantes de la capital guipuzcoana. De este modo, el capital social quedó muy fragmentado, aunque era destacado el protagonismo de la familia del marqués de Comillas, que agrupaba un total de 450 títulos.²⁵

Tras la constitución de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, sus promotores emprendieron de inmediato la construcción de la línea, bajo la dirección facultativa del ingeniero Enrique Álvarez y de Alba, quién propuso modificar el ancho de vía inicialmente propuesto, de 1.365 milímetros, el mismo que empleaban los tranvías de Bilbao, por una entavía más reducida: un metro entre las caras internas de los carriles.²⁶

En febrero de 1887 se adjudicó el montaje de la vía al contratista Nicolás Urgoiti, el mismo empresario que seis años antes había presentado al Ayuntamiento su propia propuesta de tranvía.²⁷ Los trabajos se desarrollaron a buen ritmo de modo que, seis meses más tarde, todo estaba dispuesto para la inauguración, de la primera sección, entre La Concha y las cocheras de Ategorrieta, acto que tuvo lugar el 18 de julio de 1887.²⁸

Posteriormente, la red se amplió en las siguientes fases.

- Ramal a la estación del Norte, 21 de abril de 1888.²⁹
- Ategorrieta-Pasages, 27 de julio de 1888.³⁰
- La Concha-Antiguo, 2 de abril de 1890.³¹
- Pasages-Molinao, 2 de abril de 1890.³²
- Antiguo-Venta Berri, 13 de junio de 1890.³³
- Molinao-Rentería, 13 de junio de 1890.³⁴

Una electrificación pionera

A Bilbao y San Sebastián les cabe el honor de ser las primeras ciudades españolas en aplicar el motor eléctrico a sus tranvías. Característica común a ambas ciudades era la presencia de largas líneas suburbanas que ponían en comunicación la primera capital con Algorta y Santurce y la segunda con Pasajes y Rentería. La explotación de estos prolongados trayectos con motor de sangre tuvo que ser especialmente compleja, por lo que no es de extrañar que pronto se ensayasen otras alternativas de tracción.

Las primeras referencias al respecto se remontan al año 1878, momento en que el tranvía de Bilbao a Algorta organizó un pequeño concurso entre tres constructores británicos de locomotoras de vapor

²⁴ *Boletín Oficial de la Provincia de Guipúzcoa*, 2 de julio de 1886, p. 1.

²⁵ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Estatutos*, pp. 3-6.

²⁶ *El Eco de San Sebastián*, N° 958, 1 de octubre de 1886, p. 2.

²⁷ Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 1*, p. 10.

²⁸ *El Eco de San Sebastián*, N° 1.240, 19 de julio de 1887, p. 2.

²⁹ *El Eco de San Sebastián*, N° 1.465, 21 de abril de 1888, p. 2.

³⁰ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio de 1888*, p. 11.

³¹ *La Libertad*, N° 419, 2 de abril de 1890, p. 2.

³² *La Libertad*, N° 419, 2 de abril de 1890, p. 2.

³³ *El Fuerista*, N° 716, 13 de junio de 1890, p. 3.

³⁴ *El Fuerista*, N° 716, 13 de junio de 1890, p. 3.

para tranvías, en concreto, Hughes, Merryweather y Lewin.³⁵ Tras la realización de diversos ensayos entre La Salve y Algorta a lo largo de los meses de mayo y junio, se pudo comprobar que las dos primeras no ofrecían la potencia precisa mientras que la tercera protagonizó un accidente en el que murió un viandante, por lo que el 4 de junio el Ayuntamiento de Bilbao denegó la autorización para la transformación del sistema de tracción.³⁶ Al menos una de estas locomotoras, la suministrada por Stephen Lewin con el número de fábrica 712, fue finalmente vendida a los tranvías de Guernsey y es muy probable que las otras dos máquinas ensayadas en Bilbao finalizasen también en esta isla del Canal de la Mancha, ya que su pequeña red de tranvías contó también con locomotoras Hughes y Merryweather contemporáneas.³⁷

También la Compañía del Tranvía de San Sebastián estudió tempranamente la sustitución del motor de sangre por la tracción mecánica. Cuando apenas habían transcurrido unos pocos meses desde su inauguración, los rectores de la empresa ya se interesaron por la posible aplicación de un nuevo sistema, los tranvías de aire comprimido del ingeniero Mekarski, que estaba dando muy buenos resultados en Nantes.³⁸ Sin embargo, la propuesta no resultó suficientemente convincente y por ello, un año más tarde, se inclinaron por la utilización de pequeñas locomotoras de vapor. Para materializar el nuevo proyecto, en agosto de 1888 solicitaron la autorización pertinente, pero el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la Diputación de Guipúzcoa se opuso firmemente a la utilización de humeantes máquinas de vapor a lo largo de las carreteras provinciales en las que estaban implantadas las vías del tranvía.³⁹

Fracasada la opción del vapor, los tranvías del Bilbao y San Sebastián pronto se interesaron por la tracción eléctrica, experimentada en Berlín a partir de 1882⁴⁰ y que se consolidó en 1887 gracias a los desarrollos tecnológicos impulsados por el ingeniero Frank Sprague en Richmond (Estados Unidos).⁴¹

En Bilbao, el éxito comercial de las dos líneas interurbanas a Santurce y Algorta había impulsado el establecimiento de sendos ferrocarriles en paralelo que ofrecían una notable competencia, dada la mayor velocidad de sus trenes frente a los tranvías de mulas. La opción para vencer al tren era la mejora del servicio mediante la introducción de la tecnología más moderna de la época: la electricidad. Sin embargo, su implantación no fue tarea fácil.

Los primeros intentos para modernizar la tracción en el tranvía de Bilbao a Santurce se remontan al año 1886, año en el que la empresa solicitó a la Diputación la autorización para sustituir las mulas por el sistema mecánico que considerase más conveniente.⁴² Dos años más tarde, la institución provincial autorizó la implantación de la entonces novedosa tracción eléctrica,⁴³ operación confirmada el 26 de mayo de 1889 en la *Gaceta de Madrid*.⁴⁴

La empresa concesionaria del tranvía de Bilbao a Santurce encomendó la electrificación de sus vías a la firma Anglo-American Brush Electric Light Co. Ltd., que empleaba un sistema de línea aérea en el que la captación de corriente, en lugar de a través del tradicional trole, se realizaba mediante un

³⁵ Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia, 0186/031, *Expediente de autorización de pruebas de locomotoras de vapor en el tranvía de Algorta* y *El Noticiero Bilbaíno*, 16 de abril de 1878, p. 2.

³⁶ Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia, 1853-12, *Diligencias sumarias instruidas por el juzgado de Guecho con motivo de la muerte dada por la máquina del tranvía a Francisco Betolaza en la tarde del 24 de mayo de 1878 en el puente de Las Arenas* y *El Noticiero Bilbaíno*, 26 de mayo de 1878, p. 3.

³⁷ Turner (2007), pp. 198-201.

³⁸ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Libro de Actas del C.A.*, Nº 1, p. 62.

³⁹ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Libro de Actas del C.A.*, Nº 1, p. 301.

⁴⁰ Machefert Tassin et al. (1980), pp. 13-27.

⁴¹ Middleton (1967), pp. 60-73.

⁴² Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia, 0622/011, *Expediente cambio de tracción en el tranvía de Bilbao a Santurce*.

⁴³ *Boletín Oficial de Vizcaya*, Nº 148, 29 de diciembre de 1888, p. 2.

⁴⁴ *Gaceta de Madrid*, Nº 146, 26 de mayo de 1889, p. 607.

pequeño aparato que rodaba sobre el hilo de alimentación y que transmitía la corriente mediante un cable convenientemente aislado que lo unía al vehículo. Este primitivo sistema generó numerosos problemas y, aunque durante un par de años se sucedieron toda clase de pruebas e incluso un tranvía circuló regularmente entre las cocheras de La Casilla y Luchana durante los carnavales de 1892,⁴⁵ el proyecto finalmente fracasó ante un cúmulo de dificultades técnicas y financieras que sus promotores no fueron capaces de superar.⁴⁶

En consecuencia, la introducción del nuevo sistema de tracción se pospuso hasta 1894, año en el que la sociedad colectiva José Ysaac Amann adquirió las concesiones de los tranvías de Bilbao a Algorta y de Bilbao a Santurce. El nuevo propietario pudo aportar el capital necesario para efectuar las obras de electrificación, que se realizaron con tecnología alemana de la casa Algemeine Elektrizitätsgesellschaft, más conocida por sus siglas A.E.G.⁴⁷

Finalmente, el 1 de febrero de 1896 entraba en servicio la electrificación de la línea de Bilbao a Santurce,⁴⁸ seguida el 10 de noviembre del mismo año de la sección Bilbao-Las Arenas.⁴⁹ El proceso de cambio de sistema de tracción concluyó el 16 de marzo de 1897 con la transformación del tramo comprendido entre Las Arenas y Algorta.⁵⁰ De este modo, Bilbao se convertía así en la primera ciudad del Estado dotada de tranvías eléctricos.

Paralelamente a la electrificación de las líneas de Santurce y Algorta se creó, el 1 de diciembre de 1896, la Compañía Vizcaina de Electricidad, empresa a la que la sociedad colectiva José Y. Amann transfirió la titularidad de todos sus tranvías. Presidida por el conocido empresario Víctor Chávarri, la nueva entidad quedó progresivamente bajo el dominio de la alemana A.E.G., hasta el punto que, en 1898, su sede social se encontraba en el número 22 de la Schiffbanerdamm de Berlín.⁵¹ Es decir, como sucedió en otras muchas empresas tranviarias españolas, la electrificación trajo consigo el paso del control de las primitivas concesionarias al capital extranjero.

Éste no fue el caso de San Sebastián, ciudad en la que la Compañía del Tranvía fue capaz de afrontar el reto de la electrificación de sus líneas sin recurrir a la financiación extranjera. Sin embargo, aunque la empresa donostiarra superó el reto con éxito, no todos veían claro el negocio y, de hecho, el propio presidente del Consejo de Administración, Fermín Machimbarrena, dimitió el 6 de mayo de 1896 al considerar que la decisión resultaba prematura y abocada al fracaso.⁵²

Para despejar toda clase de dudas al respecto, en junio de 1896 el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía decidió que dos de sus miembros realizaran un periplo por Europa para que pudieran conocer personalmente las principales experiencias en materia de tranvías mecánicos del continente. De este modo, el 13 de agosto de 1896 emprendieron su viaje de estudios para visitar los tranvías de Burdeos, París, Dijon, Lyon, Ginebra, Lausanne y Marsella. Completar la gira les llevó casi un mes, ya que no regresaron a San Sebastián hasta el 10 de septiembre.⁵³

En este viaje, los delegados donostiarras analizaron el funcionamiento de las diversas redes de tranvías visitadas, destacando entre ellas la de París, donde pudieron conocer de primera mano el funcionamiento de los tranvías de vapor sistema Serpollet, así como de tranvías eléctricos mediante

⁴⁵ *Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería*, 16 de marzo de 1892, p. 22.

⁴⁶ *Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería*, 8 de noviembre de 1892, p. 84.

⁴⁷ Icaza (1897), pp. 134-214.

⁴⁸ *El Noticiero Bilbaíno*, 2 de febrero de 1896, p. 1.

⁴⁹ *Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería*, 16 de noviembre de 1896, p. 172.

⁵⁰ *Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería*, 24 de marzo de 1897, p. 46.

⁵¹ *Gaceta de Madrid*, N° 147, 27 de mayo de 1898, p. 768.

⁵² Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Libro de Actas del C.A.*, N° 6, p. 85.

⁵³ Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo CTSS, Expediente N° 6: *Historial del viaje al extranjero por los delegados del Consejo*.

baterías de acumuladores y de toma de corriente tanto subterránea como por línea aérea. El primer sistema fue de inmediato rechazado «por su enorme coste de tracción y por la suciedad que dejan en la proximidad de los raíles, 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». Por lo que respecta a los tranvías de acumuladores, consideraron que viajar en ellos resultaba muy molesto debido a las grandes trepidaciones del coche, provocadas por el peso excesivo de las baterías, algo que, según señalaban en el informe que redactaron a su regreso «si en París es admisible por haber público para todo, no se soportaría en San Sebastián». Por último, pudieron comprobar que el coste de instalación de la alimentación subterránea era muy elevado y, además, eran frecuentes las pérdidas de fuerza e incluso las interrupciones del servicio por filtraciones de agua, sobre todo con motivo de fuertes lluvias.

En Burdeos, Dijon y Lyon, los delegados donostiarras pudieron comprobar el buen funcionamiento de los tranvías eléctricos alimentados mediante líneas aéreas, mientras que en Ginebra visitaron las instalaciones de una empresa especializada en la construcción de este tipo de la vehículos; L'Industrie Electrique, situada en el barrio de Sécheron, así como la electrificación de los tranvías de Lausanne, a cuya inauguración, celebrada el 1 de septiembre de 1896, tuvieron ocasión de asistir.

Tras constatar el magnífico resultado de los tranvías construidos en Sécheron, que también funcionaban en algunas de las líneas de Lyon, los rectores de la Compañía del Tranvía se decantaron rápidamente por los tranvías de esta empresa suiza que, además, había presentado la oferta más competitiva para el cambio de tracción en sus líneas. De este modo, el 6 de diciembre de 1896 una Junta Extraordinaria de Accionistas aprobó definitivamente la electrificación de los tranvías donostiarras, operación que fue adjudicada a la firma helvética por un total de 670.000 pesetas, financiadas mediante una emisión de 1.200 obligaciones por valor de 500 pesetas cada una de ellas.⁵⁴

Las obras de electrificación, así como la construcción de la central térmica generadora, establecida junto a las cocheras de Ategorrieta, se desarrollaron con gran rapidez y tan solo ocho meses más tarde, el 22 de agosto de 1897, iniciaban su andadura los nuevos tranvías eléctricos en el trayecto comprendido entre Ategorrieta y Rentería,⁵⁵ para completar su recorrido hasta Venta Berri el 29 de octubre del mismo año.⁵⁶ 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.

En efecto, aunque en 1897 se completó la electrificación de los tranvías de Santurce y Algorta, en las líneas urbanas no se emprendió esta mejora hasta el año 1906, momento en que la empresa concesionaria pasó a ser controlada por la sociedad belga Tramways et Électricité de Bilbao, compañía vinculada a la Société Générale Belge d'Entreprises Électriques, más conocida como Electrobél. Como es sabido, desde finales del siglo XIX se había desarrollado en Bélgica una potente industria tranviaria, dedicada no solo a la construcción de vehículos e instalaciones, sino también a la explotación de líneas en todo el mundo. Empresas belgas gestionaban tranvías en Rusia, Francia, Rumanía, Latinoamérica, Asia, y también en el Estado español, como es el caso, de Alicante, Murcia, Sevilla, Santander, Alicante, Cartagena, Barcelona, Zaragoza o Madrid.

En este proceso de expansión, el 5 de julio de 1906 se constituyó en Bruselas la sociedad Tramways et Électricité de Bilbao. El objetivo de la nueva entidad era la explotación de todo tipo de tranvías y ferrocarriles de tracción animal o mecánica en el País Vasco, así como la construcción de centrales de producción eléctrica y la posterior venta del fluido a empresas y particulares.⁵⁷

⁵⁴ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Libro de Actas del C.A.*, Nº 6, pp. 164-185.

⁵⁵ *La Unión Vascongada*, Nº 1.868, 23 de agosto de 1897, p. 1.

⁵⁶ *El Fuerista*, Nº 2.897, 30 de octubre de 1897, p. 2.

⁵⁷ Cava Mesa (1990), pp. 91-103.

De inmediato, la nueva empresa, alcanzó un acuerdo con la Compañía Vizcaína de Electricidad mediante el que procedió al arriendo de las líneas de Santurce y Algorta, así como de todas las instalaciones de generación de energía propiedad de esta sociedad. El 12 de octubre de 1906 se llegaba a un convenio similar con la Compañía del Tranvía Urbano, aunque esta empresa mantuvo su primitiva personalidad jurídica. A partir de este momento, todos los tranvías de Bilbao, salvo el de Arratia, del que se hablará más adelante, quedaron en manos de Tramways et Eléctricité de Bilbao.⁵⁸

Tramways et Eléctricité de Bilbao inició de inmediato las gestiones para proceder a la electrificación de las líneas del Tranvía Urbano, autorizadas mediante la correspondiente Real Orden, el 29 de septiembre de 1906.⁵⁹ Pronto se iniciaron las obras, que exigían la construcción integral de nuevas vías ya que las antiguas, con el reducido ancho de 750 milímetros, fueron sustituidas en su totalidad por otras con una entreeva de 1.365 milímetros, compatible con los restantes tranvías de la ciudad. El 9 de octubre de 1907 entraba en servicio el primer tranvía eléctrico urbano entre el Arenal y el Mercado del Ensanche.⁶⁰

La transformación del modesto tranvía urbano prosiguió a buen ritmo durante los años siguientes, sucediéndose las inauguraciones;

Arenal-Santiago, el 11 de enero de 1908
 Plaza Circular-Uribitarte (mercancías), el 23 de julio de 1908
 Hurtado de Amézaga-Fernández Campo, el 23 de agosto de 1908
 Arenal-Achuri, el 16 de diciembre de 1908
 Arenal-Castaños, el 24 de marzo de 1909
 Bailén, San Francisco, Zabálburu, el 4 de septiembre de 1909.⁶¹

Junto a la transformación integral de las antiguas líneas del Tranvía Urbano, Tramways et Eléctricité de Bilbao, procedió a la adquisición de nuevas concesiones que le permitieron ampliar progresivamente su red. Así, durante las dos primeras décadas del siglo XX se registraron las siguientes:

Astarloa-Plaza Elíptica, el 28 de noviembre de 1908
 Plaza Elíptica-Misericordia, el 29 de mayo de 1909
 Bailén, San Francisco, Bilbao La Vieja, San Antón, el 16 de junio de 1910
 Fernández Campo-Estación de mercancías del Ferrocarril de Santander, el 12 de enero de 1911 (sólo para servicio de mercancías)
 Alamedas de Recalde y Mazarredo, el 4 de enero de 1914
 San Nicolás-Santiago, el 21 de junio de 1912
 Estación de mercancías de Santander-Iralaberri, el 26 de junio de 1916
 Escuela Náutica-Ibarrecolanda, el 3 de marzo de 1919.⁶²

Por su parte, la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama decidió en 1910 transformar en tranvía el viejo trazado ferroviario existente entre Bilbao y Begoña, abandonado por esta empresa desde el año anterior tras la construcción de una variante por Sondica. Dado que la explotación aislada de esta línea no prometía ser muy rentable, el 31 de diciembre de 1910 la empresa titular firmó un acuerdo con Tramways et Eléctricité de Bilbao, por el cual la empresa belga pasaba a gestionar el servicio,

⁵⁸ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 8 de abril de 1907, p. 6.

⁵⁹ *Gaceta de Madrid*, N° 285, 12 de octubre de 1906, pp. 171-172.

⁶⁰ Cava Mesa (1990), p. 120.

⁶¹ Olaizola Elordi (2002), pp. 17-18.

⁶² Olaizola Elordi (2002), pp. 18-19.

aportando el material móvil y las instalaciones de electrificación precisas. La línea entró en servicio el 30 de octubre de 1912.⁶³

De este modo, la red de tranvías controlada por Tramways et Électricité de Bilbao se repartía, en los años veinte del pasado siglo, en doce líneas y más de 60 kilómetros de recorrido.

La red de tranvías urbanos de San Sebastián también experimentó en las dos primeras décadas del siglo XX un notable proceso de expansión, con la creación de cuatro líneas urbanas destinadas a enlazar los nuevos ensanches de la ciudad, las estaciones de ferrocarril y atracciones turísticas como el funicular del Monte Igueldo, así como con la implantación de la doble vía en todos los trayectos. El proceso de expansión se desarrolló en las siguientes fechas:

- Línea al barrio y estación de Amara, 3 de noviembre de 1903.⁶⁴
- Línea a la estación del Norte, 1 de julio de 1912.⁶⁵
- Línea a la estación inferior del funicular de Monte Igueldo, 5 de septiembre de 1912.⁶⁶
- Línea al barrio de Gros, 15 de julio de 1915.⁶⁷

En consecuencia, la red explotada por la Compañía del Tranvía de San Sebastián quedó repartida en seis líneas que sumaban una extensión total de 25 kilómetros.

Dos grandes interurbanos: el tranvía de Arratia y el de Tolosa

Las redes de tranvías urbanos y suburbanos de Bilbao y San Sebastián, se completaron con la implantación en el entorno de ambas capitales de dos notables redes de tranvías interurbanos de largo recorrido, en la primera de las ciudades con clara inspiración en los grandes interurbanos de los Estados Unidos, mientras que en el segundo caso se siguió el esquema de los Chemins de Fer Vicinaux de Bélgica.

La Compañía del Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia implantó el tranvía interurbano de mayor extensión en España, al conformar una red de 50 kilómetros que, desde la capital vizcaína se dirigía a Lemona, punto en el que se bifurcaba, por una parte hacia Durango, y por otra a Ceanuri, en el corazón del valle de Arratia. Los orígenes de este sistema se remontan a la concesión otorgada el 16 de noviembre de 1898 a Ángel Iturralde que, en principio, contemplaba la utilización de vehículos vapor.⁶⁸ No obstante, aquella autorización inicial fue modificada por una Real Orden del 22 de febrero de 1900 que permitió el uso de la tracción eléctrica.⁶⁹ El ancho de vía elegido fue el de 1.365 milímetros, compatible por tanto con los restantes tranvías de Bilbao.

Para la explotación de la concesión se constituyó, el 9 de enero de 1899, la Compañía del Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia.⁷⁰ Poco después, el 2 de septiembre del mismo año, se inició un servicio provisional, con tracción animal, en la sección comprendida entre Lemona y Castillo Elejabeitia.⁷¹ Además, se aprovechó esta circunstancia para establecer un servicio combinado con la compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya y la empresa de autobuses Automóvil Vitoriana, entre Bilbao y Vitoria.⁷²

⁶³ Olaizola Elordi (1994), pp. 28-31.

⁶⁴ *El Correo de Guipúzcoa*, N° 1.983, 4 de noviembre de 1903, p. 2.

⁶⁵ AHG, JD IT 1454/1948, *Ramal de tranvía a la estación del Norte*.

⁶⁶ *La Constanza*, N° 4.954, 6 de septiembre de 1912, p. 3.

⁶⁷ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Libro de Actas del C.A.*, N° 16, pp. 93-94.

⁶⁸ *Gaceta de Madrid*, N° 320, 16 de noviembre de 1898, p. 665.

⁶⁹ *Gaceta de Madrid*, N° 108, 18 de abril de 1900, p. 300.

⁷⁰ *Gaceta de Madrid*, N° 312, 8 de noviembre de 1899, p. 481.

⁷¹ *El Noticiero Bilbaíno*, 3 de septiembre de 1899, p. 2.

⁷² *El Noticiero Bilbaíno*, 5 de septiembre de 1899, p. 2.

El inicial espíritu de colaboración quedó truncado tras la inauguración completa de la red tranviaria, el 7 de diciembre de 1902,⁷³ ya que de inmediato el tranvía estableció una fuerte competencia con el tren entre Bilbao y Durango, rivalidad que alcanzó su apogeo cuando el ferrocarril de Durango a Zumarraga, continuación natural del procedente de Bilbao, decidió romper los tráficos combinados con éste para establecerlos con el tranvía.⁷⁴ Sin embargo, cuando en 1906 ambos ferrocarriles se integraron en una única sociedad, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, el tranvía se encontró en desventaja hasta que, finalmente, fue adquirido por la empresa ferroviaria el 12 de junio de 1911.⁷⁵ A partir de esta fecha, el tranvía pasó de ser un competidor a convertirse en un eficaz complemento del tren.⁷⁶

Por lo que respecta al tranvía de San Sebastián a Tolosa, línea de 25 kilómetros de longitud establecida en su práctica totalidad sobre la carretera Nacional 1, sus orígenes se remontan al año 1897, cuando los industriales Zulueta e Isasi de Andoain y Limousin Hermanos de Tolosa, estudiaron la posibilidad de establecer dicho servicio.⁷⁷

La evolución posterior del proyecto fue especialmente compleja y dilatada. En 1899 el donostiarra de origen suizo Leonardo Alberto Monigatti solicitó al Ministerio de Fomento autorización para redactar el proyecto para el establecimiento del tranvía y, tras la conclusión de los trabajos, el 25 de noviembre de 1901 se anunció la pública subasta de la concesión⁷⁸ que fue otorgada al propio Monigatti el 15 de febrero de 1902.⁷⁹

La concesión señalaba 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. 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.⁸⁰ El gobierno autorizó la transferencia de la concesión a la nueva entidad el 8 de noviembre de 1904.⁸¹

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 1905.⁸² Pocos meses después, se produciría un nuevo cambio de titularidad, que en 1906 ya estaba en manos de Isidro García Lastra,⁸³ empresario que en aquella época representaba los intereses de diversas sociedades belgas en explotaciones tranviarias españolas.⁸⁴

A partir de este momento, la concesión del tranvía de San Sebastián a Tolosa experimentó una serie de vicisitudes y nuevas solicitudes de prórroga,⁸⁵ hasta la constitución en Bruselas, el 21 de marzo de 1910, de la Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastien-Tolosa, empresa que, en teoría, 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

⁷³ *El Noticiero Bilbaíno*, 8 de septiembre de 1902, p. 2.

⁷⁴ Guericabeitia (1982), pp. 47-48.

⁷⁵ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Juntas Generales, Nº 1*, pp. 20-21.

⁷⁶ Olaizola Elordi (2007), pp. 194-198.

⁷⁷ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Libro de Actas del C.A. Nº 7*, p. 153B y 166B.

⁷⁸ *Gaceta de Madrid*, Nº 329, 25 de noviembre de 1901, p. 814.

⁷⁹ *Gaceta de Madrid*, Nº 59, 28 de febrero de 1902, p. 881.

⁸⁰ Registro Mercantil de Guipúzcoa, 27 de septiembre de 1904.

⁸¹ *Gaceta de Madrid*, Nº 316, 13 de noviembre de 1904, p. 532.

⁸² *Gaceta de Madrid*, Nº 85, 26 de marzo de 1905, p. 1.157.

⁸³ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Libro de Actas del C.A. Nº 14*, p. 100.

⁸⁴ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Nº 2474, 16 de noviembre de 1903, p. 554.

⁸⁵ *Gaceta de Madrid*, Nº 5, 5 de enero de 1907, p. 61.

belgas repartidos entre 70.000 acciones a 100 francos. Asimismo, contaba con otras 70.000 partes de fundador sin valor nominal.⁸⁶

La nueva empresa estaba 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 del Tranvía a Tolosa. Esta firma 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.⁸⁷

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 las proximidades de Lasarte.⁸⁸ Sin embargo, pronto se pudo comprobar que la empresa promotora carecía de los recursos precisos y, además, no contaba con las autorizaciones necesarias en territorio francés.⁸⁹ En consecuencia, solo fue capaz de afrontar la construcción del tranvía de San Sebastián a Tolosa de modo que, 16 de agosto de 1911, se procedió a la inauguración de la primera sección entre la capital guipuzcoana y Andoain.⁹⁰

Una vez en marcha este primer tramo, 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.⁹¹ 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 avanzado estado de construcción el ferrocarril de vía estrecha de San Sebastián a la frontera francesa. Por grande que 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.

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.⁹² Parece evidente que su baja temeraria tenía como único objetivo torpedear los planes de los belgas. De hecho, pese a resultar ganador, o tal vez por haberlo logrado 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.⁹³

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. Sébastiën-Tolosa para constituer una nueva empresa, la Compagnie des chemins de fer et tramways électricques des Basses-Pyrénées et des Pays Basques, en la que, 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. La

⁸⁶ Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo CTSST, *Acción N° 20763 de la Société Anonyme de Tramways Electriques Biarritz-St. Sébastiën-Tolosa.*

⁸⁷ Martínez López (2007), p. 18.

⁸⁸ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2792, 1 de julio de 1910, p. 293.

⁸⁹ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 2799, 24 de agosto de 1910, p. 374.

⁹⁰ *La Constancia*, N° 4632, 17 de agosto de 1911, p. 1.

⁹¹ *Gaceta de Madrid*, N° 256, 13 de septiembre de 1911, p. 682.

⁹² *Gaceta de Madrid*, N° 364, 30 de diciembre de 1911, p. 810.

⁹³ *Gaceta de Madrid*, N° 118, 27 de abril de 1912, p. 196 y N° 247, 3 de septiembre de 1912, p. 524.

nueva operación tampoco tuvo éxito de modo que, en 1913, no tuvo más remedio que ceder todos sus derechos a uno de los principales trust tranviarios belgas, la Societé Générale Belge d'Entreprises Électriques, Electrobél, conglomerado en cuya órbita también se encontraba Tramways et Électricité de Bilbao.⁹⁴

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, construyó diversos tranvías y ferrocarriles económicos que facilitaron el enlace entre Hendaya, Biarritz y Bayona.⁹⁵ El 27 de agosto de 1912 se procedió a la inauguración del último tramo del tranvía entre Andoain y Tolosa.⁹⁶

La Compañía del tranvía eléctrico de San Sebastián a Tolosa se mantuvo en manos belgas hasta los años cuarenta, momento en que fue adquirida por el grupo Escoriaza de Zaragoza. En esa misma década se inició la transformación del servicio en trolebús, sistema que en 1968 fue sustituido por autobuses.

Los ferrocarriles de San Sebastián Ulía, Hernani y el Topo: los antecedentes del tren/tram en España

Junto a los tranvías antes reseñados, el entorno de San Sebastián contó con tres concesiones ferroviarias que, por sus características, suponen un interesante antecedente de los actuales sistemas mixtos de tren/tram.

La primera de estas concesiones ferroviarias, y también la más efímera, fue la del ferrocarril al Monte Ulía, cuyos orígenes se remontan al 28 de junio de 1895, cuando 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, estaba previsto que la tracción de los trenes sería asegurada mediante locomotoras de vapor.⁹⁷

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 norma modificó la concesión de 1895 y dio libertad al promotor para elegir el sistema de tracción que considerase más conveniente, así como para mantener o prescindir de la cremallera.⁹⁸

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.⁹⁹ 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

⁹⁴ Martínez López (2007), p. 19.

⁹⁵ Vergez-Larrouy (1995), pp. 92-94.

⁹⁶ *La Constanca*, N° 4946, 28 de agosto de 1912, p. 1.

⁹⁷ *Gaceta de Madrid*, N° 180, 29 de junio de 1895, p. 1.110.

⁹⁸ *Gaceta de Madrid*, N° 246, 3 de septiembre de 1898, p. 1.001.

⁹⁹ *Gaceta de Madrid*, N° 73, 14 de marzo de 1900, p. 881.

Eléctrica de Barcelona, en el suministro de las unidades. Finalmente, la línea pudo entrar en servicio el 8 de junio de 1902.¹⁰⁰

Un año más tarde, el 18 de marzo de 1903, el ferrocarril de Ulía firmó un convenio con el tranvía de San Sebastián para utilizar sus vías desde el centro de la ciudad hasta Ategorrieta, acuerdo que implicaba la colaboración financiera de ambas empresas para el establecimiento de la doble vía en este trayecto. Así, a partir de 1903 los trenes de Ulía utilizaron las vías del tranvía urbano, lo que no presentaba especiales inconvenientes de índole técnico ya que sus vehículos eran completamente compatibles, tanto en ancho de vía, perfil de pestaña o tensión de alimentación, con los de la empresa tranviaria.¹⁰¹

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. De este modo, en 1917 el ferrocarril de Ulía cesó su actividad.¹⁰²

No había transcurrido un año desde la inauguración del ferrocarril de Ulía cuando entró en servicio un nuevo tren/tram en San Sebastián. Se trata del ferrocarril eléctrico que comunicaba la capital guipuzcoana con Hernani, cuyos orígenes se remontan a una concesión otorgada a Mariano Areizaga y Gortazar el 26 de julio de 1891.¹⁰³

Mariano Areizaga dio comienzo a los trabajos de construcción, con la realización del primer acopio de materiales, el 2 de enero de 1895.¹⁰⁴ Sin embargo, aunque el 22 de febrero de 1902 fue autorizado a sustituir la tracción prevista a vapor por la eléctrica, las obras languidecieron¹⁰⁵ hasta la constitución en Bilbao de la Compañía Anónima del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani, con un capital social de 500.000.¹⁰⁶

Una vez materializada la transferencia, las obras de construcción continuaron su desarrollo bajo la dirección del ingeniero y accionista Manuel Alonso Zabala, de modo que el 2 de agosto de 1903 se pudo proceder a la inauguración del servicio.¹⁰⁷ La línea penetraba por las calles de San Sebastián de forma análoga a la de un tranvía, desde la estación de Amara, por la calle Prim, hasta alcanzar su terminal en la céntrica plaza de Guipuzcoa.¹⁰⁸

El último de los tren/tram estaba estrechamente vinculado al ferrocarril de Hernani, del que aprovechaba su circuito urbano en la capital guipuzcoana y, además, lo amplió con el establecimiento de un bucle por las calles Peñaflores y Garibay, que agilizaba la circulación de los trenes por las calles de San Sebastián. Se trata del ferrocarril a la frontera francesa, cuyos orígenes se remontan 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.¹⁰⁹ Las

¹⁰⁰ *La Unión Vascongada*, N° 3793, 9 de junio de 1902, p. 1.

¹⁰¹ Compañía del Tranvía de San Sebastián. *Memoria del ejercicio de 1903*, p. 6.

¹⁰² Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Libro de Actas del C.A. N° 16*, p. 289.

¹⁰³ *Gaceta de Madrid*, N° 210, 29 de julio de 1892, p. 5.130.

¹⁰⁴ Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo SEFT, *Oficio a la División de Ferrocarriles del Norte comunicando haber dado comienzo las obras*.

¹⁰⁵ *Gaceta de Madrid*, N° 54, 23 de febrero de 1902, p. 812.

¹⁰⁶ Ormaechea (1988), p. 570.

¹⁰⁷ *La Voz de Guipúzcoa*, 2 de agosto de 1903.

¹⁰⁸ Olaizola Elordi (2003), pp. 67-121.

¹⁰⁹ *Gaceta de Madrid*, N° 78, 19 de marzo de 1890, p. 849.

difíciles circunstancias que atravesó esta empresa imposibilitaron la materialización completa del proyecto, que quedó postergado a la espera de tiempos mejores. De hecho, la iniciativa no despertó de su letargo hasta que el concesionario traspasó sus derechos a la Compañía Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial, empresa presidida por Tomás de Zubiría e Ibarra, el 12 de agosto de 1907.¹¹⁰

Iniciadas las obras el 10 de mayo de 1910 los trabajos se desarrollaron a buen ritmo y, el 5 de diciembre de 1912, pudo entrar en servicio la sección principal comprendida entre la capital guipuzcoana e Irún.¹¹¹

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.¹¹² 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».¹¹³

Los trenes de los ferrocarriles de Hernani y de la frontera francesa circularon por las calles de San Sebastián hasta que, el 24 de mayo de 1954, un acuerdo municipal prohibió su paso.¹¹⁴ Aunque la empresa ferroviaria recurrió la decisión del consistorio, el ayuntamiento insistió en mantener la prohibición a partir del lunes 7 de junio. A la mañana siguiente todavía penetraron dos trenes al circuito urbano, hasta que la policía municipal levantó una barricada para impedir su paso.¹¹⁵

El ferrocarril de Hernani no pudo resistir la sangría de viajeros que supuso la pérdida de centralidad de sus servicios frente a los autobuses, tras la supresión del trayecto urbano, por lo que finalmente fue clausurado el 28 de febrero de 1958.¹¹⁶ Mejor suerte corrió el tren de Hendaya, el popular «topo», sobrenombre que obedece a la abundancia de túneles en su trayecto. Tras la paulatina pérdida de sus características tranviarias, sobre todo tras la modernización realizada por FEVE entre 1974 y 1978, en la actualidad sigue en activo de la mano de la sociedad pública EuskoTren.¹¹⁷

Tranvías secundarios

Fuera del entorno de las capitales de Vizcaya y Guipúzcoa, el País Vasco ha contado con tres pequeños sistemas tranviarios de carácter interurbano formado cada uno de ellos por una solitaria línea.

Cronológicamente, el primero de ellos, y también el más longevo, fue el que enlazaba Irún con Fuenterrabía.¹¹⁸ En sus orígenes, se trataba de un servicio meramente urbano, establecido con el propósito de facilitar la comunicación del casco histórico de Irún con la estación del ferrocarril del Norte. La concesión de este servicio se remonta al 5 de noviembre de 1891 y, dos años más tarde, el 1 de noviembre de 1893 se inauguró la línea entre la céntrica plaza de San Juan y la terminal ferroviaria.¹¹⁹ Pocos años más tarde, la empresa promotora de este tranvía decidió prolongar sus vías

¹¹⁰ *Gaceta de Madrid*, 2 de noviembre de 1907, N° 306, p. 432.

¹¹¹ *La Constancia*, N° 5032, 6 de diciembre de 1912, p. 1.

¹¹² *La Constancia*, N° 5214, 13 de julio de 1913, p. 1 y N° 5215, 15 de julio de 1913, p. 1.

¹¹³ *Gaceta de Madrid*, 21 de julio de 1913, N° 202, p. 169.

¹¹⁴ *La Voz de España*, 3 de junio de 1954, p. 4.

¹¹⁵ *La Voz de España*, 8 de junio de 1954, p. 2.

¹¹⁶ *La Voz de España*, 1 de marzo de 1958, p. 8.

¹¹⁷ Olaizola Elordi (1992), pp. 55-62 y 35-48.

¹¹⁸ Olaizola Elordi (1989), pp. 40-42.

¹¹⁹ Archivo General de Gipuzkoa (AGG), JD IT 1552/10211, *Proyecto de tranvía desde la plaza de San Juan en la villa de Irún a la estación del ferrocarril*.

hasta el vecino municipio de Fuenterrabía. Obtenida la oportuna concesión el 21 de octubre de 1896, el nuevo trayecto entró en servicio en 1898.¹²⁰

De vía única, ancho métrico y 5.100 metros de longitud, el tranvía de Irún a Fuenterrabía fue explotado en sus inicios mediante motor de sangre. Aunque en 1905 se planteó la electrificación del servicio, los rendimientos previstos no resultaban suficientes para garantizar el interés del capital invertido,¹²¹ por lo que el proyecto quedó pospuesto hasta que en el año 1914 fue definitivamente autorizado por el gobierno.¹²² Ante la falta de apoyo financiero por parte de los municipios implicados, la empresa concesionaria, la Electra Irún-Endara, afrontó con sus propios recursos las obras precisas y, para poder amortizar las inversiones realizadas en el menor plazo posible, optó por implantar una tarifa, 50 céntimos, que duplicaba la anterior. Por tanto, cuando se procedió a la inauguración del nuevo sistema de tracción el 29 de octubre de 1919, el acto fue boicoteado por las autoridades civiles y eclesiásticas, en protesta por el elevado precio del servicio.¹²³

Tras la modernización que supuso su electrificación, el tranvía de Irún a Fuenterrabía no registró nuevas inversiones de entidad, por lo que, concluida la Guerra Civil, difícilmente pudo hacer frente al desarrollo del transporte por carretera. En consecuencia, el 18 de junio de 1953 este servicio fue sustituido mediante autobuses.¹²⁴

Tres años después de que iniciase su andadura el tranvía de Irún, entró en servicio otro tranvía rural, en este caso en Vizcaya. Se trata de la línea de Pedernales a Bermeo, construida como complemento del ferrocarril de vía métrica de Amorebieta a Guernica y Pedernales, con el propósito de comunicar esta última estación con la villa pesquera de Bermeo.

Establecido con el reducido ancho de vía de 750 milímetros, el mismo que empleaban los tranvías urbanos de Bilbao, sus orígenes se remontan al 18 de diciembre de 1895, fecha en la que el vecino de Guernica Víctor Arana y Balaustegui solicitó a la Diputación de Vizcaya la oportuna concesión. El 4 de abril de 1896 la institución provincial permitió al peticionario ocupar la parte necesaria de la calzada, mientras que el 14 de agosto del mismo año se anunció públicamente el proyecto.¹²⁵

Sin esperar la definitiva resolución del expediente, se procedió a la constitución de la Compañía del Tranvía de Pedernales a Bermeo, con un capital social de 110.000 pesetas, prácticamente suficiente para cubrir el presupuesto de construcción de la línea, valorado en 121.032 pesetas. El 1 de septiembre de 1896, entraba en servicio el nuevo tranvía.¹²⁶ Por su parte, el expediente de la concesión prosiguió su lenta tramitación administrativa, que no fue definitivamente otorgada, a Víctor Arana, hasta el 15 de noviembre de 1899, cuando en realidad, el tranvía ya llevaba prestando servicio más de tres años.¹²⁷ La línea tenía una longitud total de 5.635,65 metros, en vía única, implantada en el lado izquierdo de la carretera de Bilbao a Bermeo. El trayecto disponía de cuatro puntos de cruce.

El tranvía prestaba tres circulaciones en cada sentido que combinaban en Pedernales con los trenes que enlazaban esta localidad con Amorebieta y Bilbao, a las que se sumaban los servicios especiales y los establecidos para atender el tráfico de mercancías generado por las industrias conserveras y pesquerías de Bermeo. En 1911 el servicio fue utilizado por un total de 39.919 viajeros y se transportaron 3.137 toneladas de mercancías. Sin embargo, el desarrollo de los transportes mecánicos por carretera arrebató rápidamente la clientela del tranvía, el cual, en su último año de explotación completa, 1917,

¹²⁰ AGG, JD IT 1552/10206, *Construcción de tranvía entre Hondarribia e Irún*.

¹²¹ *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*, 25 de septiembre de 1905, pp. 446-447.

¹²² *Gaceta de Madrid*, N° 51, 20 de febrero de 1914, pp. 456-457.

¹²³ *La Época*, 24.803, 1 de noviembre de 1919, p. 2.

¹²⁴ *El Diario Vasco*, N° 5.834, 19 de junio de 1953, p. 1.

¹²⁵ *Gaceta de Madrid*, N° 354, 20 de diciembre de 1896, p. 917.

¹²⁶ *El Noticiero Bilbaíno*, 3 de septiembre de 1896, p. 2.

¹²⁷ *Boletín Oficial de Vizcaya*, 17 de noviembre de 1899, p. 4.

fue utilizado por tan solo 7.064 viajeros. Ante estos resultados, la empresa solicitó el 3 de abril de 1918 la sustitución del tranvía por un servicio de transporte mecánico por carretera. El 20 del mismo mes, la Diputación aprobó dicha petición, por lo que de inmediato se suspendió la circulación de los tranvías.¹²⁸ Desde dicha fecha, los autobuses tomaron el relevo hasta el año 1955 en el que, finalmente, el ferrocarril de Pedernales fue prolongado hasta Bermeo.¹²⁹

El último de los tranvías rurales establecidos en el País Vasco fue el único explotado con tracción vapor y también el único que servía al territorio alavés, además de ser el más efímero y el que utilizaba la entavía más reducida: tan solo 600 milímetros.

El objetivo de este tranvía consistía en enlazar la estación de los ferrocarriles de Santander a Bilbao en Sodupe (Vizcaya) con la villa alavesa de Arciniega. Para ello, el 12 de marzo de 1897 se constituyó en Bilbao la Compañía del Tranvía de Vapor de Arciniega a Sodupe, con un capital de 200.000 pesetas repartido en 400 acciones suscritas por diversos vecinos de la zona que pretendía servir el nuevo tranvía.¹³⁰ La empresa contrató con el ingeniero Felipe Gutiérrez el estudio de la línea, y tras las tramitaciones oportunas, el Gobierno otorgó la concesión a uno de los accionistas, Luis Santos Valle, el 9 de marzo de 1900.¹³¹ La línea se estableció sobre la carretera provincial que enlazaba ambas poblaciones, aunque contaba con pequeñas desviaciones en explanación propia para superar algunos de los puntos más difíciles. Con una longitud total de 14 kilómetros, tenía su punto de origen en el centro de Arciniega y finalizaba junto a la estación del ferrocarril de Santander a Bilbao en Sodupe, lugar en el que se establecieron las cocheras.

El tranvía de Sodupe a Arciniega, inaugurado el 18 de octubre de 1901, ofrecía cinco circulaciones diarias en combinación con los trenes del ferrocarril de Santander a Bilbao. Para asegurar el servicio disponía de un parque móvil formado por dos locomotoras de vapor de rodaje 120-T, construidas por la firma británica Bagnall y bautizadas con los nombres de *Sodupe* y *Arciniega*, que podían arrastrar tres coches de viajeros de portezuelas, de 46 asientos cada uno, un vagón de mercancías cubierto y dos descubiertos.

Debido a las numerosas deficiencias que presentaba el establecimiento del tranvía, y como consecuencia de algunos accidentes,¹³² el Ministerio de Fomento exigió la realización de diversas obras de mejora cuyo coste estimado ascendía a 110.000 pesetas. La Compañía no pudo afrontar tan importante inversión, por lo que el 25 de abril de 1911 el Gobierno promulgó una Real Orden en la que decretó la inmediata suspensión del servicio. Poco después se declaró la caducidad de la concesión y se procedió al levante de las instalaciones.¹³³

El transporte de mercancías

Uno de los aspectos más característicos de los tranvías del País Vasco ha sido la del destacado protagonismo que, en todos ellos, tuvo el transporte de mercancías. Por lo general, y salvo las desatacadas excepciones de Linares y Granada, la práctica habitual en este tipo de instalaciones fue la especialización en el tráfico de viajeros. Por el contrario, dado el importante desarrollo industrial de la región, el tranvía también fue intensamente utilizado en el transporte de carga entre los diversos centros de producción y distribución.

¹²⁸ Archivo Histórico de Vizcaya, *Expediente relativo al tranvía de Pedernales a Bermeo*.

¹²⁹ Olaizola Elordi (2005), pp. 37-78.

¹³⁰ *Gaceta de Madrid*, N° 334, 30 de noviembre de 1899, pp. 726-727.

¹³¹ *Gaceta de Madrid*, N° 80, 21 de marzo de 1900, p. 1009.

¹³² *La Época*, N° 18.523, 6 de enero de 1902, p. 1.

¹³³ *Gaceta de Madrid*, N° 119, 29 de abril de 1911, p. 215.

Ya los primeros tranvías establecidos en Vizcaya a partir de 1876 ofrecían a sus clientes la posibilidad de transportar toda clase de mercancías. De hecho, como se ha visto anteriormente, las primeras líneas de tranvías urbanos de Bilbao iniciaron su andadura en 1881 destinadas exclusivamente a este servicio, mediante la conexión de los diversos muelles de la ría y la estación del ferrocarril del Norte con almacenes y centros de consumo y distribución. Por su parte, en la red urbana de San Sebastián los tranvías contribuyeron, desde sus inicios, a la expansión urbana, transportando materiales para el relleno de las marismas sobre las que se asentarían los nuevos ensanches, así como de la piedra necesaria para levantar las nuevas edificaciones.

Tras la electrificación, el transporte de mercancías en los tranvías de Bilbao y San Sebastián se consolidó, lo que requirió disponer de un material móvil específico para este servicio. Así, Tramways et Électricité de Bilbao llegó a contar con 14 automotores y 39 vagones para carga,¹³⁴ mientras que la Compañía del Tranvía de San Sebastián adquirió 5 automotores y 28 vagones.¹³⁵

Pero, sin duda, donde el transporte de mercancías alcanzó un especial protagonismo fue en los tranvías interurbanos de Arratia y Tolosa. El primero de ellos enlazaba importantes factorías como la de Cementos Lemona con las canteras en las que obtenía la materia prima y con los muelles del puerto de Bilbao, lo que le permitió movilizar en 1929, con sus 11 furgones automotores y 68 vagones, 89.287 toneladas, cifra nada despreciable e incluso superior a la de muchos ferrocarriles convencionales de similar kilometraje.¹³⁶

Caso similar fue el del tranvía de San Sebastián a Tolosa, que se especializó en atender las necesidades de la pequeña y mediana industria asentada a lo largo del valle del río Oria, como las numerosas fábricas de papel desperdigadas a lo largo de la carretera Nacional 1 entre Andoain y Tolosa o la importante factoría de Cementos Rezola, a las que comunicaba con los puertos de San Sebastián y Pasajes. En muchos ejercicios, los ingresos generados por las mercancías fueron superiores a los del transporte de viajeros, como en el año 1925, en que supusieron un 52% del total.¹³⁷ Para ello la empresa contaba con seis furgones automotores y hasta 78 vagones de todas clases.¹³⁸

A partir de los años treinta, la crisis económica y el desarrollo de los transportes mecánicos por carretera restaron de forma paulatina los tráficos de mercancías a los tranvías vascos hasta su práctica desaparición en los años cuarenta y cincuenta.

Una supresión temprana

Otro de los aspectos más llamativos en la historia de los tranvías del País Vasco es el de la temprana supresión de un sistema de transportes que fue capaz de atender con eficacia las demandas de transporte, tanto de viajeros como de mercancías, de la región. En la inmediata posguerra, mientras las principales capitales españolas como Madrid, Barcelona, Valencia o Zaragoza todavía apostaban por la modernización y extensión de sus redes, en Bilbao primero, y seguidamente en San Sebastián, se optó por sustituir los tranvías mediante trolebuses.

No resulta difícil explicar la temprana desaparición de los pequeños tranvías rurales como el de Pedernales a Bermeo o el de Sodupe a Arciniega, sustituidos con ventaja gracias al rápido desarrollo que experimentaron los transportes mecánicos por carretera a principios del siglo XX. Asimismo, se puede entender la supresión de los grandes interurbanos que, instalados en vía única sobre diversas carreteras nacionales, constituían un evidente obstáculo al desarrollo del tráfico, sobre todo cuando los

¹³⁴ Cava Mesa (1990), p. 117.

¹³⁵ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Libro de inventarios*, N° 2.

¹³⁶ Olaizola Elordi (2001), pp. 192-199 y Enrique de La Torre, *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*, 1930, p. 268.

¹³⁷ Compañía del tranvía eléctrico de San Sebastián a Tolosa, *Memoria del ejercicio 1925*, p. 3.

¹³⁸ Olaizola Elordi (1987), pp. 23-26.

tranvías marchaban en contradirección. Sin embargo, fueron diversos tramos de uno de estos interurbanos, el de Arratia, los últimos testimonios de este medio de transporte en Euskadi.

Resulta mucho más complejo entender las razones por las que el tranvía fue sacrificado en Bilbao y San Sebastián. Desde luego, no obedecía a una falta potencial de demanda que podría justificar otras supresiones tempranas como las de Murcia o Valladolid.¹³⁹ Todo lo contrario. Las líneas de Bilbao a Santurce y de San Sebastián a Rentería, registraban ambas un tráfico anual próximo a los 15 millones de viajeros,¹⁴⁰ cifra que todavía no ha sido superada por ninguno de los tranvías modernos recientemente implantados en España. Su desaparición tampoco se puede justificar como consecuencia de la superación de su tecnología por otros medios alternativos. De hecho, la tecnología de los tranvías PCC que en los años cuarenta introdujo Madrid, era notablemente superior a la de cualquier autobús o trolebús de la época. Asimismo, su explotación era más económica, ya que un viejo coche motor con un par de remolques, ofrecía la misma capacidad de transporte que tres trolebuses con la diferencia de que la primera opción requería un conductor y tres cobradores mientras que la segunda exigía tres conductores y tres cobradores, es decir, el coste en personal era un tercio menor con el tranvía y, además, su consumo energético era también un 50% inferior.

En estas circunstancias, parece absurdo que se suprimieran los tranvías a favor de los trolebuses y, en efecto, así fue. El propio Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián reconocía ante sus accionistas, cuando no tuvo más remedio que asumir la sustitución que «no podría mantener el mismo dividendo ya que la explotación con los nuevos servicios de transporte indudablemente será más cara».¹⁴¹

¿Cuál fue entonces, la razón que impulsó la sustitución de los económicos tranvías por trolebuses, en lugar de proceder a su paulatina modernización? La respuesta es sencilla: la moda. Al igual que en la actualidad, la reimplantación de más de una red de tranvías modernos en España obedece a este mismo factor y son muchos los ayuntamientos e instituciones que construyen líneas de tranvías teniendo en cuenta su supuesta modernidad pero sin pararse a pensar en si resultan sostenibles económica e incluso ambientalmente o si hay mejores alternativas aunque tal vez menos deslumbrantes, en los años cuarenta fueron también las instituciones (ministerios y consistorios) los que pensaron que el tranvía era un sistema anticuado y pasado de moda que había que sustituir a toda costa para favorecer el desarrollo del tráfico rodado.

Resulta evidente que las empresas explotadoras no veían con buenos ojos las pretensiones institucionales pero contra ellas jugaba un factor crítico: la caducidad de las concesiones. Éstas se otorgaban por ley por un plazo nunca superior a 60 años y si deseaban obtener su prórroga para continuar con el negocio, no tenían más remedio que aceptar los caprichos de las instituciones.

Como acertadamente señaló José Antonio Tartajo, desde los años treinta la legislación española no autorizaba la prórroga de las concesiones de tranvías con vías establecidas sobre carreteras estatales.¹⁴² Por el contrario, en 1940 el gobierno decretó una ley que, precisamente favorecía la sustitución de los tranvías por trolebuses, al garantizar la operación la automática prórroga del periodo de concesión por otros veinte años.¹⁴³

Ante el desarrollo de la automoción y el consiguiente aumento de la densidad del tráfico, en lugar de potenciar políticas de fomento de los medios de transporte que mejor aprovechaban la limitada

¹³⁹ Vintró et al. ((2008), pp. 5-83.

¹⁴⁰ González Portilla (2009), Vol. II, p. 239 y Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria privada del ejercicio de 1947*, p. 7.

¹⁴¹ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria privada, 1940*, p.7.

¹⁴² Tartajo Garrido (2006), pp. 4-8.

¹⁴³ *Boletín Oficial del Estado*, 285, 11 de octubre de 1940, pp. 7.034-7.039.

superficie viaria disponible, es decir, los transportes colectivos, las instituciones se obsesionaron por intentar agilizar el propio tráfico, tratando de incrementar la capacidad de las calles mediante la supresión de todo aquello que se consideraba 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 se consideraba 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.¹⁴⁴ 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.

El País Vasco, tan próximo a la frontera, no fue ajeno a la influencia francesa y, de hecho, los ayuntamientos de Bilbao y San Sebastián lideraron en España la sustitución de los tranvías mediante lo que entonces se consideraba, modernos trolebuses, a cambio de prorrogar las concesiones próximas a caducar. Así, en 1939 el ayuntamiento de Bilbao forzó a Tramways et Électricité a formar una empresa mixta, en la que el consistorio aportaba las concesiones y la empresa belga el capital necesario, y cuyo principal objetivo era la progresiva sustitución del tranvía por el trolebús.¹⁴⁵ En 1947, el ayuntamiento donostiarra siguió el ejemplo de su vecino.¹⁴⁶

En consecuencia, el 20 de junio de 1940 se procedió a la sustitución de las primeras líneas de tranvías en la capital vizcaína, las N° 4 y 6, reemplazadas por la nueva línea 1 «Santiago-Misericordia», de trolebuses, la primera servida con este nuevo medio de transporte en España.¹⁴⁷ Las dificultades impuestas por la posguerra, sobre todo para la importación de equipos, vehículos y neumáticos, frenó el proceso, que no pudo ser concluido hasta el 14 de octubre de 1955, fecha en que se suprimió el último tranvía urbano de Bilbao.¹⁴⁸ La línea de Santurce todavía sobrevivió hasta el 7 de octubre de 1959 y, sorprendentemente, los últimos tramos del tranvía de Arratia se mantuvieron en servicio hasta el 30 de noviembre de 1964.¹⁴⁹

Por lo que respecta a San Sebastián, en 1948 se suprimieron los primeros tranvías,¹⁵⁰ en un proceso que culminó el 21 de julio de 1958 con la clausura del último tramo entre las cocheras de Ategorrieta y Herrera.¹⁵¹

El renacimiento del tranvía

Mas de treinta años transcurrieron desde la desaparición de los últimos tranvías del País Vasco cuando, al calor del éxito de la reimplantación de este medio de transporte en Valencia, se plantearon las primeras propuestas para su establecimiento en Euskadi, en concreto en Vitoria/Gasteiz.¹⁵² Esta ciudad, no contó en el pasado con este sistema aunque a principios del siglo XX se llegó a estudiar la creación de una pequeña red para transporte de mercancías que, emulando el tranvía urbano de Bilbao, pretendía enlazar la estación de ferrocarril con los principales centros de producción y distribución.

¹⁴⁴ Lamming (2003), pp. 113-115.

¹⁴⁵ Cava Mesa (1990), pp. 155-159.

¹⁴⁶ *Boletín Oficial del Estado*, N° 249, 6 de septiembre de 1947, pp. 4982-4983.

¹⁴⁷ *El Correo Español*, 21 de junio de 1940, N° 890, p. 2.

¹⁴⁸ Cava Mesa (1990), p. 181.

¹⁴⁹ *El Correo Español*, 1 de diciembre de 1964, p. 5.

¹⁵⁰ *El Diario Vasco*, N° 4.201, 20 de julio de 1948, p. 6.

¹⁵¹ Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Libro de actas del C.A.*, N° 25, pp. 161-162.

¹⁵² *Vía Libre*, N° 390, septiembre de 1996, p. 19.

La primera propuesta para implantar el tranvía en Vitoria fue finalmente rechazada por lo que a Bilbao le cabe el honor de recuperar este medio de transporte en Euskadi, con la inauguración del primer tramo de la nueva red, entre Atxuri y Uribitarte, el 18 de diciembre de 2002. Posteriormente la línea sería prolongada hasta el hospital de Basurto y, en el momento de redactar este trabajo, se trabaja en su ampliación hasta La Casilla.¹⁵³ El tráfico de esta línea asciende a unos tres millones de viajeros anuales.

Los esperanzadores resultados del nuevo tranvía bilbaíno sirvieron para vencer las iniciales reticencias vitorianas de modo que, el 22 de diciembre de 2008, se inauguraba la primera sección de una pequeña red de siete kilómetros divididos en dos líneas que, con un tronco común entre el centro de la ciudad y la plaza de América, se bifurca en este punto hacia los barrios de Lakua y Abetxuko. El nuevo servicio, además de alcanzar en dos años una demanda anual superior a los siete millones de viajeros, ha revolucionado los transportes públicos de Vitoria que, desde su implantación, y tras la reordenación de la red de autobuses municipales, ha incrementado su utilización en un 50% en tan solo dos años.

En la actualidad, existen numerosos proyectos para el establecimiento de nuevas líneas de tranvías en el País Vasco así como para la ampliación de las existentes.

Conclusiones

El tranvía surge en el País Vasco tras el final de la segunda guerra carlista, en una época de plena efervescencia económica, industrial y social que favoreció su desarrollo, primero en Bilbao y, seguidamente en San Sebastián. Mientras que la presencia de este medio de transporte en Álava fue meramente testimonial, en Vizcaya y Guipúzcoa alcanzó un notable desarrollo. Así, en 1920, de los 713 kilómetros de tranvías en eléctricos en explotación en España, 117 se encontraban en Vizcaya y otros 56 en Guipúzcoa, por lo que Euskadi concentraba el 24,2% del total. En concreto, la extensión de los tranvías vizcaínos solamente era inferior a los de Madrid, mientras que los guipuzcoanos ocupaban el quinto lugar en el ranking, únicamente superados, además de por Madrid y Vizcaya, por Barcelona y Valencia.¹⁵⁴

En algunos aspectos, la evolución de los tranvías del País Vasco es similar a la de los del resto de España, con una destacada participación del capital local en sus inicios, a la que tomaría el relevo el capital belga para afrontar la indudable modernización y consolidación que supuso su electrificación, en este caso pionera, ya que Bilbao y San Sebastián fueron las dos primeras capitales en contar con tranvías eléctricos en todo el país. Sin embargo, es preciso destacar que empresas de la entidad del Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia y, sobre todo, la Compañía del Tranvía de San Sebastián, se mantuvieron a lo largo de su dilatada historia en manos de accionistas locales, algo poco común en la historia de los tranvías españoles.

El tranvía se convirtió en un medio de transporte esencial para garantizar la movilidad en las dos grandes capitales vascas pero, además, actuó como un magnífico complemento de su densa red ferroviaria, gracias al desarrollo de sus líneas interurbanas. En este sentido, es importante destacar el notable tráfico de mercancías que registraban y su vinculación al desarrollo industrial de valles como el de Arratia o el del Oria, al facilitar la comunicación de sus fábricas con los puertos de Bilbao, San Sebastián y Pasajes.

Y, a pesar de su importante papel así como a la eficacia de los servicios que prestaban a la sociedad y economía vascas, los tranvías desaparecieron prematuramente en Euskadi en comparación con otras regiones de españolas, en un proceso iniciado en 1940 y que se prolongó hasta 1964. Una mal entendida modernidad por parte de las instituciones responsables de la gestión del transporte fue la que

¹⁵³ Olaizola Elordi (2002), pp. 125-171.

¹⁵⁴ De La Torre, *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías, 1920*, pp. 211-213.

forzó a las empresas concesionarias a sustituir sus tranvías por trolebuses y autobuses, algo justificable en líneas de débil demanda pero difícil de entender en trayectos como los de San Sebastián a Rentería o de Bilbao a Santurce en los que, con quince millones de viajeros cada una de ellos, supuso una evidente degradación de la capacidad y calidad del servicio. Ante la opción de gestionar un negocio mediocre o perder el negocio frente a la amenaza de no renovar las concesiones, las empresas tranviarias actuaron con pragmatismo y eligieron la primera de las alternativas ya que, aun siendo conscientes del error técnico que suponía, no tuvieron más remedio que aceptar las imposiciones institucionales.

Bibliografía

CAVA MESA, Begoña (1990) *Historia del Tranvía Urbano en la Villa de Bilbao*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao.

GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (2009): *La consolidación de la metrópoli de la ría de Bilbao*. Fundación BBVA, Bilbao.

GERRICABEITIA, José Antonio (1982), *100 años de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, 1882-1982*, Ferrocarriles Vascongados, Bilbao.

ICAZA, Pablo (1897), «Tranvía eléctrico de Bilbao», *Revista de Obras Públicas*, N° 44.

LAMMING, Clive (2003): *ParisTram*. Éditions Parigramme/Compagnie parisiense du livre, París.

MACHEFERT TASSIN, Yves, Fernand Nouvion y Jean Woimant (1980): *Histoire de la traction électrique*. La Vie du Rail, París.

MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte (2007): *Los belgas y los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1887-1936*, Fundación de las Cajas de Ahorros, Madrid.

MIDDLETON, William D. (1967): *The time of the trolley*. Kalmbach Publishing Co, Milwaukee, Wisconsin.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (1987), «El tranvía de San Sebastián a Tolosa», *Carril*, N° 22.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (1989), «Los tranvías de Hernani y Fuenterrabía», *Carril*, N° 26.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (1992), «El ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa», *Carril*, N° 35 y 36.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (1994), *El ferrocarril de Bilbao a Lezama*, Euskotren, Bilbao.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (2001), *El tranvía de Bilbao a Durango y Arratia*, Euskotren, Bilbao.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (2002), *Los tranvías de Bilbao*, Euskotren, Bilbao.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (2003), *El ferrocarril de San Sebastián a Hernani, 100 años de tracción eléctrica en Euskadi*, EuskoTren, Bilbao.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (2004), «Introducción al motor de sangre». *Revista de Historia Ferroviaria* N° 2.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (2005), *El ferrocarril de Amorebieta a Bermeo*, Euskotren, Bilbao.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (2007), *El ferrocarril de Bilbao a San Sebastián*, Euskotren, Bilbao.

ORMAECHEA, ORMAECHEA, Ángel (1989): *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*. EuskoTren, Bilbao.

TARTAJO GARRIDO, José Antonio (2006): «El ocaso de los tranvías españoles», *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Málaga.

TURNER, Keith (2007): *Directory of British Tramways, Vol. I.*, Tempus Publishing Ltd., Stroud, Gloucestershire.

VERGEZ-LARROUY, Jean-Pierre (1995): *Les Chemins de Fer du Midi. La Vie du Rail-La Régordane*, Paris-Chanac.

VINTRÓ, Joaquín, Juanjo Olaizola Elordi y José Antonio Gómez Martínez (2008): «Los tranvías de Murcia». *Revista de Historia Ferroviaria N° 10*.