

## Ferrocarril y turismo en San Sebastián (1864-1914)

Juan José Olaizola Elordi (Museo Vasco del Ferrocarril)

### Resumen:

De diversiones hay de todo y para todos los gustos: excursiones a Rentería, Pasages, Lezo (donde se adora un Santo Cristo), Monte Ulía, Martutene, que acaba de inaugurar un parque de atracciones y un precioso Kursaal, todo esto en tranvía...<sup>1</sup>

La inauguración del Ferrocarril del Norte en 1864 contribuyó de forma indiscutible a la transformación de San Sebastián, hasta entonces una pequeña ciudad estrechamente vinculada al comercio a través de su puerto, en el principal centro turístico de España. Convertida en sede estival de la corte, el tren se convirtió en un elemento indispensable para asegurar el traslado de la creciente colonia de veraneantes que acudían todos los años a las playas donostiarras.

En una época en la que no existían los medios de entretenimiento de masas como la radio, el cine o la televisión, el ferrocarril se convirtió en si mismo en una atracción turística más. Sí desde un principio fue común la organización de excursiones a las vecinas localidades de la costa francesa y los primeros tranvías urbanos eran más bien un elemento de ocio que en poco se parecía al actual concepto de transporte público urbano, la ciudad contó posteriormente con ferrocarriles implantados exclusivamente con un fin recreativo, en concreto, el ferrocarril del Monte Ulía, el primero electrificado en España desde 1902, y el funicular del Monte Igueldo, inaugurado diez años más tarde. La función de ambos fue, exclusivamente, la de comunicar la ciudad con sendos parques de atracciones, función que también cubrió, en buena medida, el ferrocarril de San Sebastián a Hernani, inaugurado en 1903.

---

<sup>1</sup> *El Día*, N° 782, 23 de agosto de 1910, p. 3.

## Ferrocarril y turismo en San Sebastián (1864-1914)

Juan José Olaizola Elordi (Museo Vasco del Ferrocarril)

### Introducción

Según el Diccionario de la Real Academia Española, el turismo «es la actividad o hecho de viajar por placer». Sin embargo, es preciso recordar antes de introducirnos en la materia, que esta actividad, en el espacio temporal al que se ciñe la presente comunicación, solamente era practicada por las clases más pudientes: miembros de la aristocracia y de la burguesía así como por altos funcionarios civiles y militares. El turismo de masas tan común en nuestros tiempos, era inexistente entre 1864 y 1914 y, desde luego, resultaba inalcanzable para la inmensa mayoría de la población española.<sup>2</sup> De hecho, el fenómeno vacacional no comenzaría a popularizarse en España hasta los tiempos de la Segunda República y la regulación, por primera vez en la historia, de las vacaciones pagadas para todos los trabajadores en el artículo 56 de la Ley de Contratos de Trabajo, aunque éstas quedaban limitadas a una sola semana al año.<sup>3</sup>

Las primeras manifestaciones de actividad turística en Guipúzcoa estuvieron vinculadas a los balnearios que jalonaban el territorio provincial, fenómeno que se inició en 1806 con la apertura de la primera Casa de Baños en Cestona. Más que por placer, parece que el motivo de estos desplazamientos, la mayor parte de ellos protagonizados por aristócratas, comerciantes y altos funcionarios de Madrid era, en principio, terapéutico.<sup>4</sup>

Es preciso tener en cuenta que, en aquella época, a las propias dificultades administrativas que imponía la exigencia de un pasaporte para realizar cualquier viaje por el interior del país, documento que no fue derogado hasta 1854,<sup>5</sup> se unía el largo tiempo que requerían los propios desplazamientos desde la capital del reino hasta Guipúzcoa, ya que cubrir este trayecto exigía entre cuatro y cinco jornadas a bordo de bamboleantes carruajes que rodaban por caminos polvorientos y plagados de baches. Por tanto, es fácil suponer que sólo una prolongada estancia en el balneario compensaba tan agotador esfuerzo. Ante las escasas alternativas de ocio que podía ofrecer un pequeño pueblo como Cestona, no es de extrañar que los agüistas optaran por realizar excursiones a las poblaciones costeras más próximas; Zumaya, Deva o San Sebastián, para disfrutar de otra actividad no menos terapéutica según los principios médicos de la época: los baños de ola.

La fama que pronto adquirieron las playas de San Sebastián sirvió de aliciente para el desarrollo de un turismo incipiente al que, en 1845, se sumó por primera vez la propia reina de España, Isabel II, quien repetiría visita en 1865 y 1868. En estos tiempos pioneros del turismo, la recién nombrada capital de Guipúzcoa,<sup>6</sup> lograba reunir todos los veranos a una población flotante de unas 800 personas que realizaban estancias de tres semanas de media.<sup>7</sup>

Pese a la importancia que, sin duda, debía tener la presencia de veraneantes en una pequeña localidad como San Sebastián, que en 1850 solamente contaba con 10.000 habitantes, su impacto, al igual que la presencia de los turistas, no se multiplicó hasta 1864, fecha en la que la ciudad vivió dos acontecimientos fundamentales en su futuro desarrollo:

<sup>2</sup> Al respecto ver Larrínaga Rodríguez (2002), pp. 157-179.

<sup>3</sup> *Gaceta de Madrid*, N° 413, 17 de febrero de 1854, p. 1.

<sup>4</sup> Aguirre Franco (1995), pp. 35-44.

<sup>5</sup> *Gaceta de Madrid*, N° 326, 22 de noviembre de 1931, pp. 1130-1138.

<sup>6</sup> La ciudad alcanzó la capitalidad provincial en 1854. Artola Gallego (2000), p. 276.

<sup>7</sup> Múgica Zufiría (1917), pp. 703-707.

- El derribo de las murallas, que permitiría la expansión de la ciudad y la construcción de su primer ensanche, atractivo, elegante y burgués, con capacidad de seducción y referente para la atracción de visitantes.<sup>8</sup>
- La inauguración del ferrocarril del Norte, que facilitó las comunicaciones y situó a San Sebastián en la importante línea internacional de Madrid a París.<sup>9</sup>

En efecto, tal y como señalaba Serapio Múgica en el tomo de la *Geografía General del País Vasco Navarro* dedicado a la provincia de Guipúzcoa, «la apertura del ferrocarril del Norte fue un paso decisivo para el progreso de San Sebastián, así como el establecimiento de otras vías y medios que permitieron la organización de una enorme propaganda en todo el mundo y la fácil llegada de gentes de todos los países».<sup>10</sup> A partir del 14 de agosto de 1864, el viaje de Madrid a la capital guipuzcoana se vio reducido de 58 a 18 horas. Además, el tren también facilitó la conexión con la vecina Biarritz, sede estival de la corte del emperador Napoleón III, villa que se convirtió, en buena medida, en el modelo a seguir en el futuro desarrollo del sector turístico en San Sebastián, así como con el resto de Europa.<sup>11</sup>

### El ferrocarril del Norte y el turismo

Tras su inauguración, presidida por el rey consorte Francisco de Asís el 15 de agosto de 1864,<sup>12</sup> la estación de la Compañía del Norte se convirtió en la principal puerta de entrada de veraneantes a San Sebastián. Con un precio y un tiempo de viaje que únicamente suponía un tercio del que anteriormente representaba realizar el trayecto entre Madrid y San Sebastián por carretera, el número de viajeros se multiplicó con rapidez y se pasó de las 10.000 personas que anualmente pasaban por la capital guipuzcoana en diligencia a los 25.000 forasteros llegados a la terminal ferroviaria en 1879 desde fuera de la provincia.<sup>13</sup>

El creciente movimiento de viajeros que registraba la estación hizo que pronto, el primitivo edificio diseñado por el ingeniero francés Letourneur, resultase «insuficiente para la considerable afluencia de viajeros que hay en aquella estación durante el verano».<sup>14</sup> En consecuencia, en 1880 la Compañía del Norte decidió encomendar la ampliación del edificio principal al arquitecto francés A. Biarez quien, en su proyecto señalaba al respecto:

Cuando se estableció la estación de San Sebastián era imposible suponer que en muy pocos años, esta ciudad llegaría a ser una ciudad balnearia de primera importancia, y a la cual afluirían no sólo bañistas del interior de España, sin también procedentes de Biarritz, de Bayona y hasta de puntos mucho más lejanos, tales como Dax, Burdeos, etc.

A este considerable desarrollo del movimiento de viajeros ha correspondido, naturalmente, un aumento muy notable del tráfico y, en particular, el servicio de mensajerías.

Resulta de lo expuesto que hoy, las instalaciones de San Sebastián son, en un todo, insuficientes, tanto bajo el punto de vista del servicio de viajeros, como en todo lo que se refiere al de grande y pequeña velocidad.

Por otra parte, considerando lo aristocrático del público que acude a San Sebastián, y a lo notable de esta población, se comprende desde luego que las construcciones de la estación deben presentar un aspecto muy confortable.<sup>15</sup>

<sup>8</sup> Castells Arteché (2000), p. 330.

<sup>9</sup> *Gaceta de Madrid*, N° 229, 16 de agosto de 1864, p. 1.

<sup>10</sup> Múgica Zufiría (1917), p. 707.

<sup>11</sup> Castells Arteché (2000), p. 332.

<sup>12</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, N° 34, 21 de agosto de 1864, pp. 330-331.

<sup>13</sup> Castells Arteché (2000), p. 331.

<sup>14</sup> Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, *Memoria del ejercicio de 1880*, p. 15.

<sup>15</sup> Aguilar Civera (1988), p. 204.

La reforma diseñada por Biarez implicó la ampliación del primitivo edificio con la prolongación de los cuerpos laterales, la construcción de dos nuevos pabellones anexos y la instalación, sobre los andenes principales, de una elegante marquesina de estructura metálica, construida por los talleres Eiffel. En la actualidad, esta cubierta es la única obra de este reputado constructor conservada en nuestro país.<sup>16</sup>

Dado el práctico monopolio que el ferrocarril ejercía sobre el movimiento de entrada y salida de turistas, no es de extrañar que el Ayuntamiento decidiera otorgar una gratificación anual a los jefes de estación como recompensa por los datos que aportaban al respecto y que resultaban fundamentales para la elaboración de la estadística de viajeros durante el verano.<sup>17</sup> Por su parte, la prensa local también recibía puntual información y, de hecho, todos los días publicaba noticias sobre los viajeros que habían llegado o salido de la estación. Echando un rápido vistazo a la Hemeroteca Municipal de San Sebastián<sup>18</sup> se puede encontrar, en los principales periódicos de la ciudad, información sobre el tráfico de viajeros registrado a diario. Al azar, podemos recoger como, por ejemplo, *La Unión Vascongada* señalaba en su edición del 25 de julio de 1892 que, el movimiento de viajeros había sido, el 23 del mismo mes, de 730 entradas y 572 salidas, lo que implicaba un saldo positivo de 158 viajeros que, sumados a la «existencia anterior» representaba una población flotante de 5.482 veraneantes, especificando, entre los más destacados del día, a los condes de Torre-Muzquiz.<sup>19</sup> Información del mismo tipo se podía encontrar, a diario, en todos los periódicos de la ciudad y también en los de Madrid, como *El Imparcial*, en cuyas páginas se podían encontrar referencias como «Hoy han llegado los trenes a esta ciudad atestados de viajeros» o informaban de la llegada del obispo de Vitoria en el tren correo.<sup>20</sup>

El magnífico emplazamiento de San Sebastián, única capital costera situada en el importante eje internacional de Madrid a París, emplazada a tan solo 20 kilómetros de la frontera francesa y a cuarenta de un destino turístico de primer orden internacional como Biarritz, favoreció sin duda la decisión de la reina madre María Cristina a la hora de elegir la capital guipuzcoana como sede estival de la corte.

La reina María Cristina llegó por primera vez a San Sebastián, evidentemente en tren, el 13 de agosto de 1887 y permaneció en la ciudad hasta el 25 de septiembre. De este modo inauguraba una tradición que se perpetuaría durante toda su vida, hasta 1929, excepto en el trágico verano de 1898.<sup>21</sup> Posteriormente, presidentes de la República y el propio Francisco Franco mantendrían el tradicional veraneo en la capital guipuzcoana.

El año de 1887 supone por tanto el despegue definitivo de San Sebastián como principal centro de veraneo español. Ese mismo año, el 1 de julio, se inauguraba uno de sus principales referentes turísticos, el Gran Casino y, pocos días después, el 18 de julio, el primer servicio de tranvías urbanos que, como se verá, también jugó un importante papel a la hora de dinamizar la actividad turística de la ciudad.<sup>22</sup>

El ferrocarril se convirtió en elemento clave para facilitar, anualmente, el traslado de la Corte desde Madrid a San Sebastián, desplazamiento en el que la Reina utilizaba el Tren Real que ponía a su disposición la Compañía del Norte. Al llegar a la capital guipuzcoana, la comitiva era recibida en la estación por las autoridades locales y provinciales en pleno, acompañados de bandas de música,

<sup>16</sup> Lemoine (1986), p. 129.

<sup>17</sup> Múgica Zufiría (1917), p. 715.

<sup>18</sup> <http://liburutegidigitala.donostiakultura.com/Liburutegiak/catalogo.php>

<sup>19</sup> *La Unión Vascongada*, N° 325, 25 de julio de 1892, p. 3.

<sup>20</sup> *El Imparcial*, 7 de agosto de 1893, p. 1.

<sup>21</sup> Múgica Zufiría (1917), p. 712.

<sup>22</sup> Múgica Zufiría (1917), p. 701-703.

desfiles militares, de buena parte de la colonia de veraneantes y de los habitantes de la ciudad que no querían perderse el magnífico espectáculo.<sup>23</sup>

La propia existencia del ferrocarril facilitó el funcionamiento de la corte estival, al asegurar los desplazamientos de los presidentes del gobierno, Cánovas del Castillo y Sagasta, y de otros importantes políticos del régimen de la restauración que, optaban por veranear en Biarritz, motivo por el que frecuentemente tomaban el tren para mantener audiencia con la reina en el palacio de Miramar.<sup>24</sup>

Por último, es preciso señalar que el tren se convirtió, en muchas ocasiones, en un elemento más del ocio de los veraneantes donostiarras que lo utilizaban para realizar excursiones a las localidades más pintorescas del entorno o para visitar las famosas playas de Biarritz o los no menos acreditados casinos de la villa francesa. Asimismo, pese al teórico inconveniente que suponía el diferente ancho de vía, era común la organización de trenes especiales desde Bayona hasta San Sebastián cuando se celebraban corridas de toros y otros festejos de gran atractivo en la capital guipuzcoana.

### La compañía del tranvía de San Sebastián

Los primeros proyectos para la implantación de un tranvía en San Sebastián se remontan a la temprana fecha de 1858, época en la que todavía no se había establecido ningún ferrocarril de esta clase en España.<sup>25</sup> Tras el fracaso de este proyecto pionero, se plantearon hasta seis nuevas iniciativas e incluso una de ellas, la impulsada por la Compañía General Española de Tramvías, llegó a montar algunos tramos de vías sin que, finalmente, la empresa lograra culminar su propósito.<sup>26</sup> Mientras tanto, otras ciudades vecinas y rivales en el sector turístico, se anticiparon a la capital guipuzcoana. Este es el caso de Santander, donde vieron rodar el primer tranvía al Sardinero en 1875,<sup>27</sup> o el de Bilbao, que inauguró la línea a las playas de Algorta en 1876.<sup>28</sup>

San Sebastián tuvo que esperar hasta el 18 de julio de 1887 para que iniciase su andadura el primer tranvía de la ciudad, establecido por la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Su primer servicio enlazaba Miraconcha, la Plaza Vieja y las cocheras de Ategorrieta, línea que, posteriormente, sería prolongada hacia Rentería por el Este y al barrio del Antiguo por el Oeste. Precisamente, esta última ampliación, inaugurada el 2 de abril de 1890,<sup>29</sup> tuvo una relación directa con el futuro desarrollo turístico de la capital guipuzcoana ya que, para evitar la pequeña pero dura rampa que trazaba la antigua carretera para superar el promontorio del Pico de Loreto (o Pico del Loro), la empresa tranviaria alcanzó un acuerdo con el Ayuntamiento en el que se decidió construir un nuevo paseo, el de La Concha, y un túnel bajo dicho escarpe, que separa las playas de La Concha y Ondarreta. De ese modo, se definió el cierre meridional de la bahía de la Concha, es decir, la conformación de la principal seña de identidad de San Sebastián, lo que los donostiarras, pomposamente, acostumbran a denominar como «el marco incomparable». Además, el túnel permitió liberar espacios que facilitaron la construcción sobre el promontorio de la residencia estival de la familia Real: el palacio de Miramar y sus amplios jardines. Este espléndido emplazamiento contribuyó, sin duda, a que la capital guipuzcoana se convirtiera, durante el resto del periodo monárquico, en la sede de la corte de verano, hecho que, a su vez, supuso el aldabonazo definitivo para la conversión de la capital

<sup>23</sup> *La Unión Vascongada*, Nº 677, 20 de julio de 1893, p. 1.

<sup>24</sup> *El Imparcial*, 7 de agosto de 1893, p. 1 y 29 de julio de 1891, p. 2.

<sup>25</sup> Archivo Municipal de San Sebastián (en adelante AMSS), Sección D, Negociado 14, *Libro 1975-20, Expediente relativo a las gestiones practicadas entre Ayuntamiento, Diputación y Cía del Ferrocarril del Norte para la construcción de un puente con el objeto de unir con el tranvía el puerto y la estación.*

<sup>26</sup> *El Urumea*, Nº 25, 29 de junio de 1879, p. 3.

<sup>27</sup> Gutiérrez-Colomer (1973), p. 31.

<sup>28</sup> *El Noticiero Bilbaíno*, 10 de septiembre de 1876, p. 2.

<sup>29</sup> *La Libertad*, Nº 419, 2 de abril de 1890, p. 2.

guipuzcoana en un destino turístico de primer orden, con las profundas transformaciones que implicó en el desarrollo económico y social de la ciudad.

Pero, además de sus directas implicaciones en la modelación del marco geográfico de la ciudad, en la conformación de sus principales playas y en el emplazamiento del Palacio Real, los servicios de la Compañía del Tranvía también se convirtieron en un elemento más del ocio de quienes veraneaban en la capital guipuzcoana. De hecho, el planteamiento de sus servicios difería notablemente del concepto actual de transporte público, es decir, un sistema barato y masivo, destinado a facilitar la movilidad de las clases menos pudientes. Por el contrario, el precio de un billete ordinario desde la plaza Vieja, en el céntrico Boulevard donostiarra, a Rentería ascendía a 60 céntimos, el equivalente actual a más de 6 euros. Con esos precios, desde luego, el tranvía estaba muy lejos de ser un medio popular que pudiera ser utilizado a diario sin gran merma de los recursos disponibles por las clases trabajadoras.

Como consecuencia de sus elevadas tarifas, durante sus primeros quince años de andadura el tranvía prácticamente estuvo reservado a las clases más privilegiadas, aquellas que establecieron sus chalets en el entorno de Ategorrieta y, sobre todo, para los miembros de la numerosa colonia de veraneantes que acudían a San Sebastián al calor de la corte estival y que empleaban sus servicios para realizar excursiones a Pasajes o para escuchar los conciertos de la banda de música de Rentería, en una época en la que no existían alternativas de ocio como el cine o la televisión. La propia Compañía del Tranvía subvencionaba estos conciertos, ya que suponían un importante aliciente para fomentar la demanda.<sup>30</sup>

Es suficiente echar un vistazo a las memorias anuales de la empresa para comprobar como la temporada estival acaparaba, aproximadamente, el 50% de los viajeros transportados anualmente y, el resto del año, era en los días de fiesta y buen tiempo los que concentraban la mayor parte del tráfico. Por ejemplo, en 1890, la Compañía del Tranvía de San Sebastián transportó en los meses de Julio, Agosto y Septiembre un total de 1.283.000 viajeros/kilómetro, cifra que representaba el 51% de los 2.381.000 clientes registrados a lo largo de dicho ejercicio.<sup>31</sup>

De hecho, resulta significativo que, en la época en que el servicio se explotó con tracción animal, la empresa contaba con más coches abiertos, tipo «jardinera», es decir, diseñados específicamente para la temporada estival, que con coches cerrados. En concreto, eran 32 las «jardineras» disponibles, frente a tan sólo 20 unidades cerradas.<sup>32</sup>

Esta situación se mantuvo hasta el 1 de octubre de 1906, momento en el que la Compañía del Tranvía, en un intento de popularizar sus servicios, decidió reducir las tarifas en un 50%.<sup>33</sup> Los efectos de esta medida fueron inmediatos y, en tan solo cuatro años, la demanda se duplicó, al pasar de los 5.447.143 de clientes registrados en 1906 a los 10.381.826 de 1910.<sup>34</sup> Dada la nueva orientación de la empresa, las adquisiciones de material móvil no se centraron tanto en la compra de vehículos específicamente diseñados para la temporada estival aunque, en 1914, todavía el 32% de los coches motores y el 53% de los remolques eran del tipo «jardinera». No obstante, el peso específico de la temporada estival en los resultados de la empresa siguió siendo muy destacado y por ejemplo, en 1913, pese a la apertura de nuevas líneas de carácter urbano como las de Amara y Norte, los meses de verano concentraron el 38,5% de la demanda total.<sup>35</sup>

<sup>30</sup> Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Libro de Actas del Consejo de Administración N° 9*, pp. 83, 89 y 91.

<sup>31</sup> Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio de 1890*, pp. 16-17.

<sup>32</sup> Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Libro de inventarios N° 1*.

<sup>33</sup> Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Libro de Actas del Consejo de Administración N° 14*, p. 109.

<sup>34</sup> Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Memoria del ejercicio de 1906*, p. 11 y *Memoria del ejercicio de 1910*, p. 9.

<sup>35</sup> Compañía del Tranvía de San Sebastián, *Expediente del ejercicio de 1913, balances comparativos*.

**Tabla 1.** Viajeros/kilómetro transportados por la Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-1897 (en miles)

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

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

Por otra parte, tal y como se verá en el apartado dedicado al funicular del Monte Igueldo, la Compañía del Tranvía de San Sebastián estableció en 1912 un ramal, de carácter específicamente turístico, con el propósito de enlazar su línea desde la Plaza Vieja a Venta Berri con la estación inferior de dicho funicular.<sup>36</sup>

San Sebastián fue la segunda ciudad española en introducir la tracción eléctrica en sus tranvías y la primera en eliminar, definitivamente, el motor de sangre. Sin duda, la condición de la capital guipuzcoana de sede de la Corte estival y de principal centro de veraneo del país, fue un aliciente para la introducción de la que, en aquel momento, era la más moderna tecnología en transportes urbanos. A diferencia de la mayor parte de las ciudades españolas, en las que los tranvías estaban controlados por empresas extranjeras, sobre todo belgas, el capital de la Compañía del Tranvía de San Sebastián estaba en manos de la burguesía local y muchos de sus accionistas tenían intereses en otros negocios vinculados al turismo como comercios, hoteles, restaurantes y el propio Gran Casino. Es evidente que, con la electrificación de sus tranvías, además de mejorar la explotación del servicio, pretendían situar a su ciudad, que a fin de cuentas era su mejor negocio, a la altura de las más cosmopolitas, modernas y mejor equipadas urbes de Europa. De hecho, los nuevos vehículos entraron en servicio el 22 de agosto de 1897, un año antes que en Madrid, mientras que Barcelona no contó con ellos hasta 1899.<sup>37</sup>

### Ferrocarriles para el ocio: el acceso a los parques de recreo

Las estancias de los veraneantes en San Sebastián eran, por lo general, bastante prolongadas. La temporada se iniciaba con la llegada de la Reina, a mediados del mes de julio y se dilataba hasta finales de septiembre o, incluso, principios de octubre, cuando la familia Real regresaba a Madrid. Eran por tanto muchos días y, también, mucho el tiempo disponible. Para mantener su atractivo, San Sebastián estaba obligada a ofrecer a sus visitantes nuevas alternativas de ocio con las que entretenerles y hacer su estancia más amena, agradable y atractiva.

En una época en la que todavía no existían los medios masivos para el entretenimiento, como el cine, la radio, la televisión o Internet, era preciso ofrecer otras alternativas para llenar las horas de ocio de los veraneantes ya que entre los baños de mar por la mañana y las actividades del Gran Casino por la noche, quedaba demasiado tiempo libre. En consecuencia, proliferaron las funciones de teatro, los conciertos de bandas de música, las corridas de toros o las regatas.

<sup>36</sup> *La Constancia*, N° 4.954, 6 de septiembre de 1912, p. 3.

<sup>37</sup> *La Unión Vascongada*, N° 1.868, 23 de agosto de 1897, p. 1.

A mediados del siglo XIX comenzaron a implantarse en las principales ciudades europeas y norteamericanas, así como en los más destacados centros turísticos, los parques de recreo, directo antecedente de los actuales parques de atracciones y temáticos. Muchos de ellos se limitaban a ofrecer un lugar de paseo entre jardines o paisajes singulares, así como restaurantes o lugares para la práctica de deportes entonces considerados de élite, como el patinaje, el tenis o el tiro al plato, aunque otros, más sofisticados, contaban con atracciones mecánicas como norias o montañas rusas.

San Sebastián, principal centro turístico de España en aquella época, no podía ser ajena a las nuevas alternativas de ocio y, de hecho, la ciudad contó con tres importantes parques recreativos. En todos ellos, el ferrocarril jugó un papel relevante para facilitar el acceso a sus instalaciones y, en ocasiones, el propio viaje en algunos sistemas pintorescos como el trasbordador aéreo de Ulía o el funicular de Igueldo, se convertían en un fin en sí mismo.

### **El ferrocarril y el trasbordador aéreo de Monte Ulía**

El primero de estos parques recreativos se implantó en 1902 en la cima del monte Ulía, situado al Este de la ciudad. Desde su cima, el turista podía disfrutar de unas magníficas vistas sobre el mar Cantábrico y la ciudad. El propio paisaje era uno de los principales atractivos del parque, que se completaba con un restaurante, pistas de tenis, un tiro de pichón y, desde 1907, con un trasbordador aéreo, el primero de su género en el mundo.<sup>38</sup>

La cima del monte Ulía se encontraba a cierta distancia de la ciudad, por lo que, para facilitar el acceso de los veraneantes en una época en la que los automóviles no eran sino una rara extravagancia, los promotores del parque decidieron construir un ferrocarril. La nueva vía, con un recorrido de tres kilómetros, permitiría descender hasta las inmediaciones de Ategorrieta, punto en el que los excursionistas podrían tomar los tranvías urbanos para llegar hasta el centro de la ciudad.

La primera concesión para el establecimiento de esta vía férrea se remonta al 28 de junio de 1895, fecha en la que Vicente Machimbarrena Gogorza obtuvo la autorización necesaria para la construcción y explotación de un ferrocarril de cremallera en este trayecto. En principio, la tracción de los trenes estaría asegurada mediante locomotoras de vapor.<sup>39</sup>

El nuevo proyecto fue acogido con interés por la Compañía del Tranvía de San Sebastián, ya que el nuevo ferrocarril se convertiría en tributario de su línea a Rentaría en las inmediaciones de las cocheras de Ategorrieta, punto en el que los viajeros con origen o destino en el centro de la ciudad deberían realizar trasbordo desde los tranvías a los trenes de cremallera o viceversa. Además, no hay que olvidar que su promotor y algunos de sus familiares más directos, eran importantes accionistas del tranvía urbano.<sup>40</sup>

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 legal modificaba la concesión de 1895 y daba libertad al promotor para elegir el sistema de tracción que considerase más conveniente, así como para mantener o prescindir de la cremallera.<sup>41</sup>

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

<sup>38</sup> Gómez Beldarraín (2005), pp. 37-83.

<sup>39</sup> *Gaceta de Madrid*, N° 180, 29 de junio de 1895, p. 1.110.

<sup>40</sup> AMSS, Sección D, Negociado 13, 1985-5, *Expediente relativo al ferrocarril de Ulía*.

<sup>41</sup> *Gaceta de Madrid*, N° 246, 3 de septiembre de 1898, p. 1.001.



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.<sup>42</sup> Un año más tarde, el 1 de agosto de 1901, quedó constituida la Compañía del Ferrocarril del Monte Ulía, dotada de un capital social de 530.000 pesetas.

Un año antes de que quedara definitivamente constituida la compañía explotadora ya se habían emprendido las obras, dirigidas por el ingeniero Ramón Elósegui, las cuales ya estaban finalizadas en 1901. Sin embargo, su inauguración tuvo que posponerse ante el retraso del fabricante del material móvil, La Industria Eléctrica de Barcelona, en el suministro de los tres coches motores y los seis remolques, evidentemente, todos ellos del tipo «jardinera», necesarios para la prestación del servicio. Finalmente, la apertura de la línea se trasladó al inicio de la siguiente temporada estival y no entró en servicio hasta el 8 de junio de 1902.<sup>43</sup>

Como se ha señalado, los viajeros se veían obligados a realizar un trasbordo en Ategorrieta, de los coches del tranvía urbano que los había trasladado desde el centro de San Sebastián, a los del ferrocarril de Ulía, lo que, evidentemente, restaba comodidad y atractivo al viaje. Por ello y dadas las estrechas relaciones que sus promotores mantenían con la Compañía del Tranvía de San Sebastián, en octubre de 1902 plantearon la posibilidad de firmar un convenio que permitiera el paso de los trenes de Ulía hasta el corazón de la ciudad. Dado que, tanto el ancho de vía, un metro, como la tensión eléctrica de alimentación utilizada, 500 voltios en corriente continua, eran idénticos en ambas empresas, no existían inconvenientes técnicos, con la excepción de la existencia de un prolongado trayecto en vía única en todo el tramo comprendido entre la Plaza Vieja y Ategorrieta, en el que el paso de los trenes de Ulía podía llegar a estrangular el servicio ordinario de tranvías.<sup>44</sup>

Para encontrar una solución satisfactoria, el 16 de octubre de 1902 se reunieron dos delegaciones de ambas empresas. En este encuentro, el Ferrocarril de Ulía propuso la posibilidad de que sus trenes descendieran desde Ategorrieta hasta el cruce de la Avenida de la Libertad con la calle Idiáquez, por las vías de la Compañía del Tranvía. Desde este punto, sus trenes proseguirían a lo largo de la Avenida de la Libertad hasta la calle Garibay, para recorrer esta vía en toda su longitud hasta el cruce con la Alameda, a la altura del café de la Marina. En este punto, los conductores de Ulía podrían observar las salidas de los tranvías a Rentería, para poder salir en dirección contraria de forma simultánea y marchar tras ellos una vez llegasen a la Avenida.

Esta solución no convenció a los delegados de la Compañía del Tranvía que, como contrapropuesta, ofrecieron la posibilidad de establecer una vía a lo largo de toda la Avenida de la Libertad, desde la calle de Idiáquez hasta la de Hernani, de modo que se crease un gran bucle por el itinerario Avenida de la Libertad, Idiáquez, plaza de Guipúzcoa, Legazpi, Pozo y Plaza de la Alameda, para regresar por Hernani hasta la Avenida de la Libertad. Esta solución presentaba la doble ventaja de incrementar la capacidad de la circulación de tranvías desde el Puente de Santa Catalina hasta la Alameda y, de evitar que los trenes de Ulía tuvieran que efectuar maniobras de inversión de marcha en la Alameda.<sup>45</sup>

Los rectores del ferrocarril de Ulía admitieron de inmediato la propuesta de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Dado que la primera había estado dispuesta a tender una vía por la Avenida de la Libertad y la calle Garibay, de 440 metros de longitud, la empresa donostiarra propuso a la de Ulía que abonase el coste de implantación de los 225 metros de la nueva vía a establecer a lo largo de la Avenida de la Libertad, desde la calle Idiáquez hasta la de Hernani,

<sup>42</sup> *Gaceta de Madrid*, N° 73, 14 de marzo de 1900, p. 881.

<sup>43</sup> *La Unión Vascongada*, N° 3793, 9 de junio de 1902, p. 1.

<sup>44</sup> AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 12*, p. 65.

<sup>45</sup> AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 12*, pp. 69-71.

infraestructura que pasaría a ser propiedad de la Compañía del Tranvía que, por su parte, sufragaría los costes de la electrificación de este trayecto.<sup>46</sup>

El 25 de octubre de 1902 el Ferrocarril de Ulía aceptó en un principio la propuesta de la Compañía del Tranvía pero, al mismo tiempo, sugirió la conveniencia de prolongar la doble vía desde el puente de Santa Catalina hasta Ategorrieta, en un recorrido de 1.831 metros.<sup>47</sup> La propuesta resultaba sumamente atractiva pero la empresa donostiarra no disponía de los recursos financieros necesarios para afrontar esta obra, situación que chocaba con el gran interés de los promotores del tren de Ulía, quienes se mostraron dispuestos a sufragar parte de la inversión y a adelantar las partidas necesarias para completar el resto. De este modo, se abrió un nuevo periodo de negociaciones que culminó en el acuerdo suscrito entre ambas empresas el 18 de marzo de 1903, en el que además de la financiación de las obras, se regulaban aspectos como el suministro de energía o el peaje que debían abonar los trenes de Ulía por utilizar las vías del tranvía.<sup>48</sup>

Mientras se desarrollaban las negociaciones entre ambas empresas, el Ayuntamiento de San Sebastián autorizó, en diciembre de 1902, el establecimiento de la vía de bucle a lo largo de la Avenida de la Libertad,<sup>49</sup> y pocos días más tarde, la Diputación hizo lo propio con la doble vía prevista desde la Avenida hasta Ategorrieta, con la salvedad del puente de Santa Catalina donde, debido a la escasa anchura de esta infraestructura, se mantendría la vía única.<sup>50</sup>

Una vez obtenidas las autorizaciones precisas, la Compañía del Tranvía de San Sebastián emprendió los trabajos de instalación de la nueva doble vía. En consecuencia, en enero de 1903 se cursó el pedido del carril necesario para la instalación de 1.700 metros de vía y los aparatos precisos a la casa alemana Phoenix, mientras que los materiales necesarios para el tendido de la línea aérea se contrataron con La Maquinista Bilbaína.<sup>51</sup> El montaje de la doble vía se realizó con celeridad, de modo que el 1 de julio de 1903 se procedió a su inauguración.<sup>52</sup>

Con la nueva doble vía, el servicio del ferrocarril de Ulía mejoró de forma considerable, ya que, desde el 1 de julio de 1903, sus trenes podían llegar hasta el corazón de San Sebastián. El trayecto completo hasta Ulía se realizaba en unos 35 minutos.

En 1907, la inminente inauguración de un nuevo parque de recreo en el donostiarra barrio de Martutene, espoleó a los rectores del de Ulía a mejorar su oferta turística. En consecuencia, decidieron implantar en su recinto un espectacular trasbordador aéreo, diseñado por el reputado ingeniero cántabro Leonardo Torres Quevedo.

Este curioso sistema de transporte, inaugurado el 30 de septiembre de 1907, fue una de las primeras instalaciones de este tipo destinadas al transporte de pasajeros en el Mundo. La línea, con una longitud total de 280 metros, superaba un desnivel de 28 metros y cruzaba en su trayecto una profunda vaguada que añadía espectacularidad al trazado.

El transbordador disponía de una vía portante formada por seis cables de 19 milímetros de diámetro, firmemente anclados al terreno en el extremo inferior, mientras que su tensión mecánica se regulaba mediante contrapesos situados en la estación superior. La barquilla, con capacidad para 14 viajeros, estaba formada por una ligera estructura tubular dotada de dos ejes que contaban cada uno de ellos

<sup>46</sup> AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 12*, p. 72.

<sup>47</sup> AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 12*, p. 78.

<sup>48</sup> Compañía del Tranvía de San Sebastián. *Memoria del ejercicio de 1903*, p. 6.

<sup>49</sup> AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 12*, p. 91.

<sup>50</sup> AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 12*, p. 93.

<sup>51</sup> AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 12*, p. 110B.

<sup>52</sup> AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 12*, p. 160B y 164B.

de seis poleas acanaladas que rodaban sobre los cables portadores. La tracción estaba asegurada por otro cable impulsado por un motor de corriente continua de 1,5 caballos de potencia a 1.200 revoluciones por minuto, alimentado directamente desde las instalaciones de electrificación del ferrocarril. En caso de falta de energía eléctrica en pleno viaje, la barquilla podía retornar a la estación inferior por efecto de la gravedad, mientras el conductor regulaba la velocidad mediante un freno manual.

Tras la positiva experiencia del transbordador de Ulía, Leonardo Torres Quevedo construyó una instalación similar en Canadá, en concreto sobre las cataratas del Niágara. Inaugurada el 18 de agosto de 1916, esta línea cubre una distancia de 539 metros y salva un desnivel de 76 metros, pudiendo transportar un total de 25 pasajeros. A diferencia de su predecesor guipuzcoano, esta instalación, conocida como «The Spanish Aerocar» se encuentra en servicio y tiene la consideración de monumento nacional.<sup>53</sup>

Para hacer frente al previsible aumento de la demanda, se procedió a reforzar el ferrocarril con la adquisición de tres nuevos coches motores y otros seis remolques, idénticos a los que ya prestaban servicio en la línea. Asimismo, se duplicó la potencia de la central eléctrica, accionada mediante motores de gas, y la capacidad de las cocheras, situadas en Ategorrieta.<sup>54</sup>

La inauguración en 1912 del parque de atracciones del Monte Igueldo, del que se hablará más adelante, 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, implicó una drástica reducción de la clientela habitual, con su consiguiente repercusión negativa en la cuenta de resultados de la empresa concesionaria.

En principio, el ferrocarril de Ulía solamente prestaba servicio durante la temporada estival, desde principios de junio hasta mediados de octubre. Asimismo, circulaba en festividades relevantes o domingos en los que reinase el buen tiempo. El resto del año, el tren no funcionaba y sus empleados se dedicaban a realizar tareas de mantenimiento. Sin embargo, la progresiva pérdida de clientela afectó a la solvencia de la empresa concesionaria hasta el punto que, a mediados de 1917, la Fábrica Municipal de Gas de San Sebastián suspendió el suministro de este combustible, utilizado en la central de generación eléctrica del ferrocarril. Aunque momentáneamente se pudo solventar la situación gracias a la compra de energía a la Compañía del Tranvía, finalizada la temporada estival en septiembre de dicho año, nunca más se reemprendió el servicio.<sup>55</sup> En 1920, la Jefatura de Obras Públicas solicitó al Ayuntamiento de San Sebastián información sobre la caducidad de la concesión administrativa y, aunque el consistorio exigió su mantenimiento, al considerar que se trataba de una situación coyuntural y que el ferrocarril resultaba altamente beneficioso para el fomento del turismo en la ciudad, lo cierto es que los trenes nunca más volvieron a ascender a la cima del monte Ulía.

Los gestores de la Compañía del Ferrocarril de Ulía constituyeron, a partir de 1928, la Sociedad Inmobiliaria Monte Ulía, entidad que procedió a la venta de las antiguas cocheras y central eléctrica al Ayuntamiento de San Sebastián. En la actualidad, en estas instalaciones se emplaza un frontón y una bolera, mientras que el edificio que sirvió de oficinas de la empresa se transformó en 1951 para su uso como baños públicos.<sup>56</sup> Asimismo, en 1948, la Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa

---

<sup>53</sup> Gallardo (1997), p.91.

<sup>54</sup> Olaizola Elordi (2003), pp. 61-62.

<sup>55</sup> AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 16*, p. 289.

<sup>56</sup> Picabea Salbide (1991), p. 95.

enajenó todos los terrenos de la cima, los cuales fueron a su vez permutados con el consistorio donostiarra en 1952.<sup>57</sup>

### **El parque de atracciones de Martutene y el ferrocarril de San Sebastián a Hernani**

El segundo gran parque de recreo establecido en San Sebastián se implantó en el barrio de Martutene. Los primeros pasos de esta instalación recreativa se remontan al descubrimiento, en el año 1905, de unas grutas con notables formaciones de estalactitas y estalagmitas que pronto atrajeron la curiosidad de los turistas.<sup>58</sup>

La existencia de un ferrocarril eléctrico en las proximidades, el tren de San Sebastián a Hernani, inaugurado el 2 de agosto de 1903, facilitó el traslado de turistas y curiosos a este entorno.<sup>59</sup> Así, un año más tarde se inauguró un restaurante y, poco después, un grupo inversor con sede en Lyon (Francia), encabezado por Maurice Versein y que contaba entre sus socios con el donostiarra Celestino Latieule y con el director del ferrocarril de Hernani, Horacio Azqueta, fundaron la Société Foncière et Immobilière de Martutene, con el propósito de explotar un conjunto de nuevas atracciones turísticas así como para la construcción y venta de chalets en este entorno.<sup>60</sup> La estrecha vinculación entre la nueva sociedad y el ferrocarril era evidente, con la existencia de numerosos accionistas comunes. De hecho, el propio Maurice Versein fue vocal Consejo de Administración de la empresa ferroviaria, desde 1905 hasta 1920.<sup>61</sup>

No hace falta señalar el interés de esta nueva sociedad para el ferrocarril de Hernani, no en vano la iniciativa potenciaría, sin duda, la demanda de sus servicios ferroviarios. Así, en 1906 y bajo la dirección del arquitecto Augusto Aguirre, se iniciaron las obras de construcción de un paso elevado que, a modo de terraza, superaba la entrada a las grutas. Un año más tarde, se instalaron las primeras atracciones, entre las que se incluían un gran tobogán, una pista de patinaje y un campo de tenis, así como el «Water-chute» o montaña rusa acuática.<sup>62</sup>

En 1908, el complejo lúdico de Martutene se vio ampliado con una notable novedad: la primera plaza de toros cubierta de España. El director de la nueva instalación era Horacio Azqueta quien, como se ha señalado, era también el director del ferrocarril de San Sebastián a Hernani. Paradójicamente, la inauguración de la nueva instalación, obra asimismo del arquitecto Augusto Aguirre, no tuvo lugar con un festejo taurino sino con una brillante actuación de la Orquesta Filarmónica de Berlín, dirigida, ni más ni menos que por el reputado compositor alemán Richard Strauss. En el concierto, celebrado el 13 de mayo de 1908, se interpretó, entre otras piezas, *Muerte y Transfiguración*, compuesta por el propio Strauss.<sup>63</sup> La primera corrida se celebró el 7 de junio de 1908 con un cartel en el que destacaba la presencia de los diestros Cocherito, Barajas y Jorquito.<sup>64</sup>

Los eventos organizados en la nueva plaza de toros cubierta atrajeron a numeroso público, lo que con frecuencia exigió el establecimiento de servicios especiales en el ferrocarril de San Sebastián a Hernani. Así, la misma víspera de la inauguración del recinto, la prensa donostiarra ya anunciaba trenes directos entre la capital guipuzcoana y Martutene para facilitar la asistencia al concierto.<sup>65</sup>

Cada nueva temporada, los promotores de la Société Foncière et Immobilière de Martutene intentaban atraer a nuevos turistas con toda clase de innovaciones. Todo valía para fomentar el

<sup>57</sup> Picabea Salbide (1991), p. 95.

<sup>58</sup> *El Pueblo Vasco*, N° 855, 22 de noviembre de 1905, p.1

<sup>59</sup> Sobre la historia de este ferrocarril ver: Olaizola Elordi (2003), pp. 67-121.

<sup>60</sup> *El siglo Futuro*, N° 2809, 3 de marzo de 1914, p. 3.

<sup>61</sup> Ormaechea Hernáiz, (1989), p. 587.

<sup>62</sup> Gómez Beldarraín (2005), pp. 103-104.

<sup>63</sup> *El Correo de Guipúzcoa*, N° 3423, 14 de mayo de 1908, p. 1.

<sup>64</sup> *El Imparcial* N° 14741, 9 de junio de 1908, p. 4

<sup>65</sup> *El Correo de Guipúzcoa*, N° 3421, 12 de mayo de 1908, p. 2.

negocio y así, en 1909, Celestino Latieule hizo correr el bulo de unas supuestas apariciones marianas en las grutas, con la esperanza de que fomentasen las peregrinaciones de los más crédulos al lugar. Sin embargo, la rápida intervención del gobernador civil, Barón de la Torre, desbarató sus planes.<sup>66</sup>

En 1910 las instalaciones recreativas de Martutene se vieron ampliadas con la inauguración, el 13 de agosto, del nuevo casino Kursaal, obra del arquitecto Luis Alday así como con la puesta en servicio de un «Railway», es decir, una de las primeras montañas rusas estables de nuestro país. La prensa del momento informaba al respecto, al mismo tiempo que incidía sobre la importancia de los servicios del ferrocarril de San Sebastián a Hernani para asegurar el adecuado traslado de los turistas en una época en la que el desarrollo del automóvil era todavía muy limitado. Así, *La Voz de Guipúzcoa* señalaba que «Martutene va a constituir este año el *clou* del veraneo, siempre que se cuide el servicio de tranvías, que ayer no fue como debía, pues en una hora justo sólo regresó de Hernani un solo tranvía. Gracias a los especiales que se pusieron para Martutene pudo hacerse el regreso, aunque con muchas incomodidades».<sup>67</sup>

Las nuevas instalaciones registraron un notable éxito, ya que en la temporada estival era común que recibieran a más de 2.000 personas diarias. Este importante flujo de turistas tuvo su inmediata repercusión sobre el tráfico de viajeros en el ferrocarril de Hernani, en el que eran comunes las expediciones cada cinco minutos y la prolongación del servicio hasta altas horas de la madrugada.<sup>68</sup>

La decadencia del parque de Martutene fue paralela a la de Ulía y, en buena medida, se debió a la inauguración de un nuevo recinto recreativo: el parque del Monte Igueldo. De este modo, pocos años después se disolvió la sociedad promotora y, en 1920, la finca fue adquirida por el empresario Juan Pisón, quién fomentó la construcción de nuevos chalets y viviendas en el entorno. Así, se derribó la plaza de toros cubierta y, algunos de sus sillares, se reciclaron en los nuevos edificios.

Todavía en 1929 el parque de Martutene experimentó un breve renacimiento al reinaugurarse sus jardines, el 14 de abril de dicho año, bajo el nombre de *Campos Elíseos*. Sin embargo, tras la Guerra Civil, las instalaciones quedaron definitivamente abandonadas.<sup>69</sup>

No ha sido posible segregar los datos relativos al tráfico de viajeros generado por las diversas atracciones implantadas en Martutene respecto al movimiento total del ferrocarril de Hernani, pero no cabe duda que su influencia tuvo que ser notable. Así, si entre 1904 y 1906 la media anual de viajeros transportados fue de 570.000 clientes, en los cuatro años siguientes ésta fue de 880.250, con un registro máximo de 1.011.184 viajeros en 1910. En consecuencia, la empresa concesionaria emprendió diversas inversiones para la mejora del servicio, entre las que destacaba la progresiva implantación de la doble vía hasta Zapatari.<sup>70</sup>

A partir de 1912, en coincidencia con el inicio de la decadencia del parque, el ferrocarril experimentó un lento descenso en su demanda, hasta registrar en el año 1915 un total de 851.438 viajeros. Sin embargo, la progresiva urbanización del entorno permitió la paulatina recuperación de la demanda.

## El tranvía y el funicular del Monte Igueldo

<sup>66</sup> *Luz*, Nº 455, 21 de junio de 1933, p. 7.

<sup>67</sup> *La Voz de Guipúzcoa*, 14 de agosto de 1910, p. 2.

<sup>68</sup> Gómez Beldarraín (2005), p. 111.

<sup>69</sup> Gómez Beldarraín (2005), pp. 112-113.

<sup>70</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Nº 2796, 1 de agosto de 1910, pp. 343-344.

En marzo de 1911 se constituyó en San Sebastián la Sociedad Anónima Monte Igueldo, presidida por Edouard Dupouy, director de uno de los más importantes hoteles de la capital guipuzcoana, el de Londres e Inglaterra, y en la que participaban otros empresarios de la ciudad como es el caso de Paulino Caballero, Ángel Galé, Emilio Huici, Serapio Huici, Ramón Arteaga, José María Azcona y Evaristo San Martín.<sup>71</sup>

El objetivo de la nueva sociedad era, en gran medida, similar al de la Société Foncière et Immobilière de Martutene, es decir, urbanizar las laderas del monte Igueldo y por otra, con los beneficios obtenidos por la venta de parcelas y villas, financiar la construcción de un centro de ocio y recreo situado en la cumbre, junto a un histórico faro construido por el Consulado de San Sebastián a finales del siglo XVIII y que estaba abandonado desde mediados de la centuria anterior.

El monte Igueldo cierra la bahía de San Sebastián por el Oeste y su cima alcanza una altitud de unos 160 metros. En este punto, la sociedad promotora pretendía construir un casino-restaurant, así como un salón de cine y una pista de patinaje. Con el paso del tiempo, se implantarían otras atracciones entre las que destaca un «Railway», bautizado tras la Guerra Civil como «Montaña Suiza».

Para garantizar la viabilidad del proyecto en una época en la que la motorización individual era todavía una quimera, la Sociedad Anónima Monte Igueldo decidió, al igual que habían hecho una década antes los promotores del parque de recreo del Monte Ul a, establecer un sistema de transporte colectivo hasta la cima. Sin embargo, para que su oferta fuera más competitiva que las de Ul a y Martutene, consideraron fundamental reducir al máximo el tiempo de viaje desde el centro de San Sebastián.

Con este propósito, en lugar de implantar un ferrocarril directo hasta la cumbre, lo que habría exigido un trazado tortuoso y, por lo tanto, un desplazamiento lento y poco atractivo para el público potencial, la Sociedad Monte Igueldo optó por una solución mixta consistente en un pequeño ramal tranviario que enlazase con la red urbana en las inmediaciones del túnel del Antiguo, para alcanzar el pie del monte. Desde este lugar, los turistas podrían realizar rápidamente la ascensión en un funicular que, en cinco minutos, les trasladaría hasta las instalaciones de ocio situadas en la cima. De este modo, el trayecto completo, incluido el trasbordo, podía completarse en menos de 20 minutos.<sup>72</sup>

A mediados de 1911 la empresa promotora emprendió la construcción de sus nuevas instalaciones, con el propósito de tenerlas dispuestas para la siguiente campaña estival. Dado que el nuevo parque podía generar un aumento en la demanda de sus servicios de transporte, la Compa a del Tranvía de San Sebastián pronto se interes  por la futura explotación del ramal tranviario desde el túnel del Antiguo hasta el pie del funicular, de modo que, el 24 de marzo de 1912, su Consejo de Administración autorizó a su secretario para que estudiara con la empresa del Monte Igueldo el modo de llevar a cabo la construcción y futura explotación del nuevo ramal.<sup>73</sup>

A finales de abril de 1912, ambas empresas habían alcanzado un principio de acuerdo por el que la Sociedad Monte Igueldo sería la encargada de obtener las pertinentes autorizaciones para la colocación de las vías y la línea aérea del nuevo ramal, así como para su futura explotación, mientras que la Compa a del Tranvía construiría dichas infraestructuras aprovechando los

<sup>71</sup> *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*, 25 de septiembre de 1912, p. 489.

<sup>72</sup> AGA, 26/22100, *Funicular del Monte Igueldo. Proyecto de ferrocarril funicular*, AHG, JD IT 1551/9899, *Construcción de un tranvía al Monte Igueldo* y AMSS, Sección D, Negociado 14, *Expediente relativo al proyecto de la Sociedad Anónima Monte Igueldo, para la concesión de un tranvía que enlace su estación inferior del funicular con la línea del tranvía a Venta-Berri*.

<sup>73</sup> AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N  15*, p. 243.

materiales disponibles en sus almacenes y prestaría servicio, con dos o más coches, los días que funcionase el funicular. En futuras negociaciones se establecería cual de las dos empresas sería la propietaria de la línea y su definitivo explotador.<sup>74</sup>

En base al acuerdo alcanzado, la Compañía del Tranvía procedió al montaje de una vía desde la salida Oeste del túnel del Antiguo hasta la estación inferior del nuevo funicular, obra que quedó concluida para mediados del mes de agosto de 1912. Sin embargo, para la realización de los trabajos únicamente habían contado con una autorización provisional del Ayuntamiento, mientras se tramitaba la concesión definitiva ante el Ministerio de Fomento. Por ello, pese a que todo estaba preparado para su puesta en servicio el día 25 de agosto,<sup>75</sup> fecha en la que se procedió a la inauguración del funicular,<sup>76</sup> el Gobernador Civil no autorizó el inicio de la explotación hasta la realización de la preceptiva inspección facultativa, que tuvo lugar el 5 de septiembre.<sup>77</sup>

Como se ha señalado, la apertura al tráfico del ramal al funicular de Igueldo se verificó sin disponer de la oportuna concesión por parte del Ministerio de Fomento. De hecho, la tramitación burocrática para regularizar la situación legal de la nueva línea fue especialmente compleja y prolongada. Al día siguiente de su puesta en servicio, el 6 de septiembre de 1912, el director general de ferrocarriles abrió el proceso de información pública del proyecto,<sup>78</sup> pero el trámite se alargó en el tiempo y la subasta definitiva no se materializó hasta el verano de 1924, es decir, cuando el tranvía lleva en realidad una docena de años en explotación. Finalmente, ante la falta de otros proponentes, la concesión fue otorgada definitivamente a la Sociedad Monte Igueldo.<sup>79</sup>

Entre tanto se tramitaba la legalización de la concesión del ramal a la estación del funicular de Igueldo, y dado el elevado tráfico que registró la línea desde el inicio de su explotación, la Compañía del Tranvía de San Sebastián decidió, el 8 de septiembre de 1912, el establecimiento de la doble vía en todo el recorrido. La nueva infraestructura, que incluía un bucle de retorno en la plaza del funicular, con lo que se evitaban las molestas maniobras de inversión de marcha al finalizar el trayecto, entró en servicio pocos meses más tarde.<sup>80</sup>

En el punto final del nuevo ramal tranviario se estableció la estación inferior del funicular que facilitaba el ascenso a la cima del Monte Igueldo. Al igual que sucedió con el tranvía, la Sociedad Monte Igueldo inició la construcción del funicular sin haber solicitado la concesión definitiva, ya que consideraban que ésta no era precisa al transcurrir en toda su extensión por terrenos de su propiedad. Sin embargo, el Gobernador Civil exigió la regularización de su situación y, finalmente, la empresa obtuvo la concesión definitiva el 4 de diciembre de 1912,<sup>81</sup> cuando ya habían transcurrido más de cuatro meses desde su inauguración efectiva, celebrada el 25 de agosto de 1912.<sup>82</sup>

El funicular del Monte Igueldo, primera instalación de este tipo en el País Vasco y tercera en España tras las catalanas del Tibidabo y Vallvidriera, fue construido bajo diseño del ingeniero y accionista de la empresa Emilio Huici y las obras fueron dirigidas por el también ingeniero Severiano Goñi. La línea, equipada por la reputada firma suiza Von Roll, especialista mundial en el sector, tiene una longitud total de 312 metros y en ellos supera un desnivel de 151 metros, con pendientes máximas del 58%. El ancho de vía es de un metro.

<sup>74</sup> AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 248-249.

<sup>75</sup> AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 265-266.

<sup>76</sup> *La Constanca*, Nº 4.945, 27 de agosto de 1912, p. 1.

<sup>77</sup> *La Constanca*, Nº 4.954, 6 de septiembre de 1912, p. 3.

<sup>78</sup> *Gaceta de Madrid*, Nº 255, 11 de septiembre de 1912, p. 608.

<sup>79</sup> *Gaceta de Madrid*, Nº 265, 21 de septiembre de 1924, p. 1.462.

<sup>80</sup> AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 15*, pp. 267-268 y 320.

<sup>81</sup> *Gaceta de Madrid*, Nº 19, 19 de enero de 1913, pp. 163-164.

<sup>82</sup> *Novedades*, Nº 167, 1 de septiembre de 1912, p. 23.

Como la mayor parte de los funiculares, la instalación dispone de dos coches accionados por una planta motriz situada en la estación superior de la línea. Los vehículos fueron construidos sobre chasis suministrados por Von Roll y carrozados en San Sebastián. La tracción era asegurada por un motor eléctrico de 50 caballos de potencia, que giraba a 600 revoluciones por minuto y que, mediante tres reductores, impulsaba el cable tractor, de 39 milímetros de diámetro, formado por seis cables de acero de 19 hilos cada uno de ellos y un alma de cáñamo. El conjunto imprimía una velocidad máxima al sistema de 1,5 metros por segundo.<sup>83</sup>

Además de las estaciones situadas en el inicio y final de la línea, el funicular del Monte Igueldo contaba también con dos pequeños apeaderos, situados en los puntos kilométricos 0,128 y 0,201. Ambos se establecieron con el fin de atender la demanda que podían generar los nuevos chalets que la propia compañía construía en las inmediaciones de la vía y fueron abandonados en los años setenta.

Desde su inauguración, el funicular se convirtió por si mismo en una de las principales atracciones del parque del Monte Igueldo, gracias a las espectaculares vistas sobre la bahía de La Concha que ofrece en su pausada ascensión. Además, tal y como habían previsto sus promotores, el tiempo de viaje que ofrecía la combinación del tranvía con el funicular era notablemente inferior al del ferrocarril de Ulía o al de Hernani en su trayecto a Martutene, lo que unido a la novedad de las instalaciones, pronto hizo que el nuevo parque acaparase el favor del público y, poco a poco, eclipsara a sus antecesores.

En 1948, el tranvía fue sustituido por un servicio de trolebuses que, veinte años más tarde sería a su vez reemplazado por autobuses urbanos. Por el contrario, el histórico funicular ha sobrevivido hasta nuestros días de modo que, la celebración del VI Congreso de Historia Ferroviaria coincidirá con la conmemoración de su primer centenario. Además, sus instalaciones se conservan prácticamente en el mismo estado que presentaban en 1912, lo que lo convierte en un conjunto histórico de indudable interés que es preciso preservar como último testimonio de una de las etapas históricas más destacadas de San Sebastián, a la que el ferrocarril, en todas sus vertientes, contribuyó de forma decisiva.

## Conclusiones

San Sebastián fue, durante el último tercio del siglo XIX y las primeras décadas del XX, la indiscutible capital del veraneo en España, a la altura de otros destinos turísticos de primer orden internacional como Biarritz, Ostende o Brighton.

Sin lugar a dudas, además de los propios atractivos naturales de la ciudad, con la elegante playa de La Concha a la cabeza, su posición geográfica a orillas del ferrocarril de Madrid a París, la primera ruta internacional española, jugó a favor de su desarrollo como capital del turismo, consolidado a partir de 1887 cuando fue elegida como sede de la corte estival por la Reina María Cristina.

El papel del ferrocarril fue, por tanto, decisivo a la hora de consolidar a San Sebastián como capital del turismo nacional e internacional. Pese a los antecedentes existentes en los años previos, viajar desde Madrid a cualquier playa representaba una dura experiencia que exigía no menos de tres días de viaje a bordo de incómodos carruajes que rodaban por caminos polvorientos y mal pavimentados. La inauguración del ferrocarril de Madrid a París en 1864 redujo el tiempo de viaje desde la capital española hasta San Sebastián a menos de 20 horas a bordo de coches que ofrecían un confort notablemente superior al de las diligencias, lo que he hizo factible el veraneo en la costa, actividad que, en todo caso, seguía reservada a las élites del país.

---

<sup>83</sup> Gallardo (1997), pp. 91-94.



Pero, además de la importancia decisiva del ferrocarril a la hora de facilitar los viajes a los destinos balnearios, el tren se convirtió en la capital guipuzcoana en uno de los principales elementos de entretenimiento para la colonia de veraneantes. El ferrocarril del Norte, y también, a partir de 1895, el de la costa, permitieron a los turistas realizar excursiones a otras playas próximas como las de Biarritz, Fuenterrabía, Zarauz o Deva. Asimismo, la red de tranvías urbanos se planteó en un principio, más como un elemento de ocio al servicio del veraneante, que como un servicio de transporte público. De ahí que, en los tres meses que duraba la temporada estival, la demanda superase a la de los restantes nueve meses del año.

Además, en una época en la que el automóvil era considerado como un divertimento propio de «sportmans» y no como un medio de transporte, los sistemas ferroviarios (trenes, tranvías o funiculares) resultaron imprescindibles para la puesta en valor de los diversos parques de atracciones que surgieron en los alrededores de San Sebastián. Y todo ello, sin olvidar la utilización en estos recintos de transbordadores aéreos y «railways» diseñados exclusivamente como divertimentos destinados a satisfacer la demanda de entretenimientos de la colonia de veraneantes de la ciudad.

En consecuencia, no cabe duda que los diversos sistemas ferroviarios implantados en la ciudad contribuyeron de forma decisiva a convertir una pequeña capital de provincias como San Sebastián, en la principal ciudad turística española, destino preferido de la clase política, la aristocracia y la burguesía madrileñas, al facilitar, tanto el traslado como el entretenimiento de los veraneantes.

## **Bibliografía**

AGUILAR CIVERA, Inmaculada (1988), *La estación de ferrocarril, puerta de la ciudad*. Generalitat Valenciana, Valencia.

AGUIRRE FRANCO, Rafael (1995), *El turismo en el País Vasco, vida de historia*. Editorial Txertoa, San Sebastián.

ARTOLA GALLEGO, Miguel (2000), *Historia de Donostia-San Sebastián*. Editorial Nerea, San Sebastián.

CASTELLS ARTECHE, Luis (2000), «La bella Easo, 1864-1936» en *Historia de Donostia-San Sebastián*. Editorial Nerea, San Sebastián.

GALLARDO, Joan M. (1997), *Los funiculares y teleféricos españoles*. Monografías del Ferrocarril, Barcelona.

GÓMEZ BELDARRAIN, Laurentino (2005), *San Sebastián, historia de los parques de recreo a través de la tarjeta postal*. Viena Ediciones, Barcelona.

GUTIÉRREZ-COLOMER, Rafael (1973), *Santander, 1875-1899*. Centro de estudios montañeses, Santander.

LARRÍNAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2002), «El turismo en la España del siglo XIX» *Historia Contemporánea*, N° 25, pp. 157-179.

LEMOINE, Bertrand (1986), *Eiffel*. Editorial Stylos, Barcelona.

MÚGICA ZUFIRÍA, Serapio (1917), «Guipúzcoa» en *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Editorial Alberto Martín, Barcelona.

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

ORMAECHEA HERNAIZ, Ángel María (1989), *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*. Eusko Trenbideak, Bilbao.

PICAVEA SALBIDE, Pedro (1991), *Ulía*. Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián.