

SAN SEBASTIAN-RENTERIA CASI UN SIGLO DE TRANSPORTE PUBLICO

Juanjo Olaizola Elordi

A mediados del pasado siglo, una actividad tan cotidiana hoy en día como es el desplazarse a San Sebastián, suponía para muchos de los habitantes de Rentería el mayor viaje de sus vidas.

La única vía de comunicación existente era la recién estrenada carretera general (el antiguo Camino Real enlazaba directamente Ventas de Irún con Astigarraga).

Los desplazamientos se realizaban mayoritariamente a pie, con sus más de 2 horas de camino, existiendo únicamente tres servicios diarios de diligencias y siendo muy escasas las personas que podían disponer de una montura o carruaje propio. Por tanto, dos poblaciones, actualmente tan relacionadas, eran hace algo más de cien años completas desconocidas.

Los primeros trenes de la Compañía del Norte vendrían a mejorar notablemente la situación. Sus servicios, establecidos en noviembre de 1863, unían las dos poblaciones en veinticinco minutos y, aunque los seis servicios diarios nos parezcan hoy insuficientes, cubrían con holgura la demanda existente.

No será hasta el final de la tercera guerra carlista, en 1876, cuando se inicie la industrialización de la provincia y su consiguiente aumento demográfico. Se inicia la expansión urbana de San Sebastián, con sus ensanches, y la de sus pueblos vecinos; pero ésta se ve frenada por la gran dificultad que suponía el efectuar cualquier desplazamiento.

Algunos geógrafos y urbanistas afirman que el origen del actual eje suburbano San Sebastián-Pasajes-Rentería se encuentra en la existencia de la carretera general que los enlaza; pero ésta de poco podía valer sin la presencia de buenos medios de transporte mecánicos, entonces inexistentes.

EL NACIMIENTO DE LA COMPAÑÍA DEL TRANVIA

Ante esta evidente necesidad y a la vista de los interesantes negocios que proliferaban en otras ciudades, un grupo de capitalistas de la provincia establecen contacto con D. Eusebio García Lejarraga, director del recién creado tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta, para el estudio de un tranvía entre el barrio del Antiguo y Rentería. Meses después, D. Donato García Trevijano solicitó una concesión similar; pero la Real Orden del 11 de mayo de 1886 la otorga definitivamente al primer peticionario, dadas sus mejores condiciones técnicas.

D. Eusebio García Lejarraga vendió la concesión a sus colaboradores guipuzcoanos, entre los que se encontraban familias tan conocidas como los Brunet, Machimbarrena, Lili, Muguerza, etc., los cuales constituyeron la Compañía de Tranvías de San Sebastián el 28 de agosto de 1886, con un capital social de 1.250.000 pesetas repartidas en acciones de 500 pesetas distribuidas entre 100 accionistas.

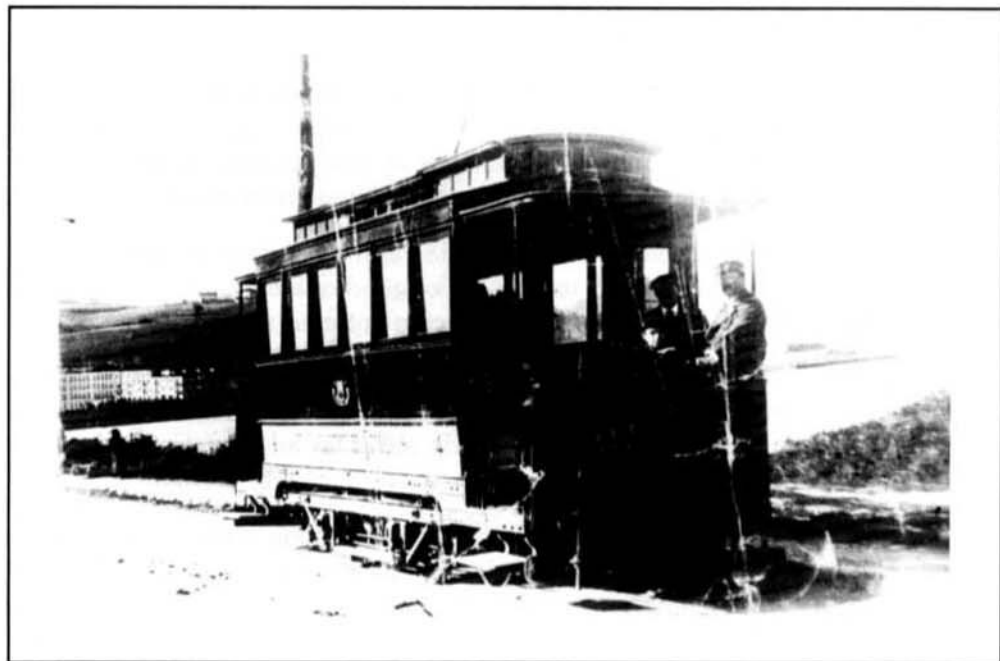
Pronto comenzaron las obras de establecimiento y el 18 de julio de 1887 pudo iniciarse el servicio en el trayecto Concha-Ategorrieta, pasando por la Plaza Vieja (zona del actual "Reloj" del Boulevard donostiarra).

El 7 de julio de 1888 se inició el servicio en los tramos Concha-Antiguo y Ategorrieta- Pasajes Ancho, para los que se debieron efectuar obras de gran envergadura.

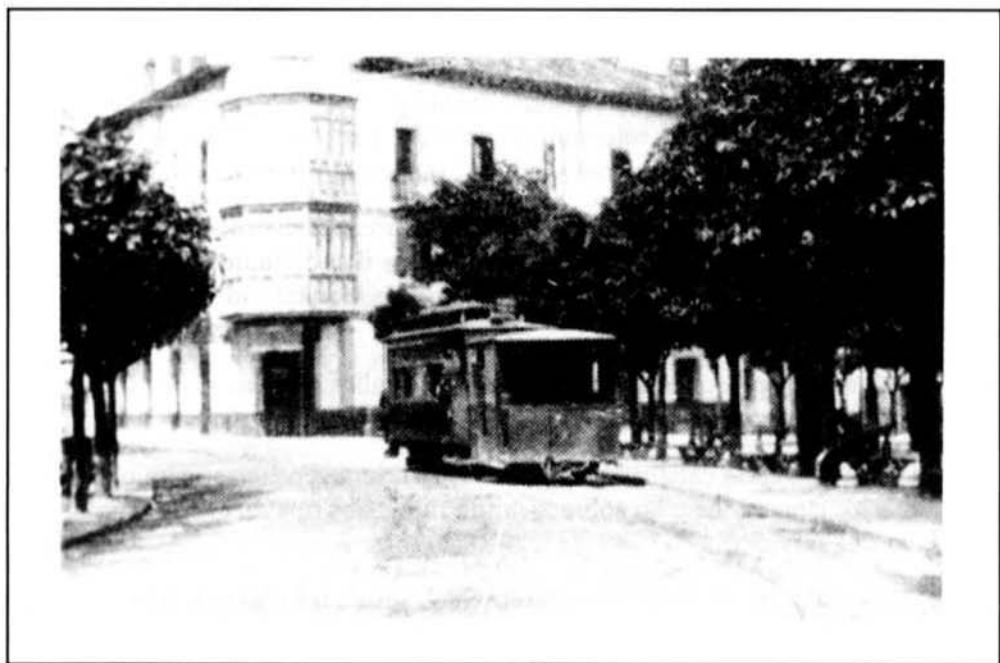
El primero de los tramos exigió la perforación del túnel del Antiguo, ya que los tranvías no podían ascender por las rampas del "Pico del Loro", cortas pero duras. El túnel, apto para la circulación general, disponía (y dispone) de una calzada de doce metros de anchura, de los que el tranvía ocupaba tres, por lo que el Ayuntamiento de San Sebastián sufragó tres cuartas partes de la obra, proporcionalmente a la superficie que quedaba libre para el resto de los vehículos.

En el tramo de Ategorrieta a Pasajes Ancho también fue necesaria la excavación de un túnel para evitar la ascensión del alto de Miracruz. Para ello se construyó una variante, en explanación exclusiva para el tranvía, de 2.100 metros de longitud entre Ategorrieta y Herrera, la cual incluía un pequeño túnel de 100 metros.

La propia Compañía estableció desde Pasajes Ancho a San Juan servicios de bateles. También, para no demorar la llegada a Rentería, estableció un servicio



Tranvía Sécheron en el Alto de Capuchinos. Año 1897. Archivo: Juan José Olaizola.



Tranvía en la calle Viteri (con remolque). Año 1910.

provisional de coches de caballos a cargo de D. José de Otxandiano, los cuales combinaban en Pasajes con los tranvías.

El 2 de abril de 1890 se prolonga la línea al barrio de Molinao y finalmente el 2 de agosto del mismo año llegaron los primeros tranvías a Rentería. Aquel mismo día, en el extremo opuesto de la línea se inauguraba el servicio entre el Antiguo y Venta Berri, con lo que quedaba completada definitivamente la línea.

La vía, única, se estableció en su totalidad con carril de acero tipo "Demerbe" de 30 Kg/m en barras de 10 metros de longitud que descansaban sobre traviesas metálicas de 7 Kg c/u con una separación entre las mismas de 1'5 metros.

Para asegurar los cruces de las composiciones se establecieron apartaderos en Pasajes, Buenavista, Herrera, Ategorrieta, Misericordia, Puente de Santa Catalina, Plaza Vieja, Concha y Antiguo, siendo todas las agujas talonables; por lo que no era necesario maniobrarlas.

Las cocheras, establecidas en las naves de la antigua refinería de los Sres. Oloriz, Alday y Bengoetxea, accionistas de la Compañía del Tranvía, siguen manteniendo su primitivo emplazamiento en Ategorrieta. Las mismas contaban con todas las dependencias necesarias para la explotación, con garajes, cuadras, herrería, fundición e incluso hospital para el ganado. Posteriormente han sido ampliadas en múltiples ocasiones hasta adquirir su configuración actual.

El servicio de tranvías tenía comienzo a las seis de la mañana en las cocheras de Ategorrieta, el siguiente a las siete y media, y se continuaba a partir de esa hora con una frecuencia de 30 minutos, hasta las once de la noche. Siempre que la demanda lo exigiera era reforzado el servicio. Eso era habitual a la salida de las funciones del Teatro Principal y sobre todo en temporada veraniega.

Las tarifas se dividían en diez secciones, correspondiéndose éstas a los tramos entre apartaderos. Costaba cada una de ellas diez céntimos y cuatro pesetas el abono mensual. También cabía la posibilidad de alquilar todo un tranvía incluso a altas horas de la noche.

Uno de los aspectos más interesantes de aquellos tranvías era el de tracción, de origen animal en los primeros años de explotación.

El precio de cada caballería era de unas seiscientas pesetas, comenzando su vida útil a los cinco años y no sobrepasando nunca los nueve, edad a la que eran retirados del servicio.

La selección de las razas era fundamental, resultando las más adecuadas las normandas, francesas y danesas, mientras que las razas locales resultaron poco eficaces para el servicio.

Cada tiro consumía diariamente cuatro kilos de heno, dos de paja y ocho de grano (preferentemente maíz). Para mantenerlos en buen estado, nunca debían de recorrer más de veinticinco kilómetros diarios.

Eran frecuentes las caídas de los animales, con sus consiguientes heridas y retiradas del servicio, al patinar la herradura sobre el carril cuando se efectuaban dobles tracciones, ya que al ir emparejados cada cabalgadura se apoyaba sobre una de las vías, por lo que se intentaba en lo posible recurrir a las mismas. En los recorridos urbanos se empleaba el tiro simple a cargo de caballos de raza normanda, mientras que entre Ategorrieta y Rentería el accidentado recorrido exigía la doble tracción de mulas francesas.

Durante el primer ejercicio, la Compañía disponía de 21 mulas y doce caballos; pero transcurridos los seis primeros meses de servicio habían sido dados de baja cuatro mulas y dos caballos, lo que da idea de la dureza del mismo.

Progresivamente, el "parque de tracción" fue en aumento.

En 1888 se disponía de 50 caballerías, 98 en 1889 y 105 el siguiente ejercicio.

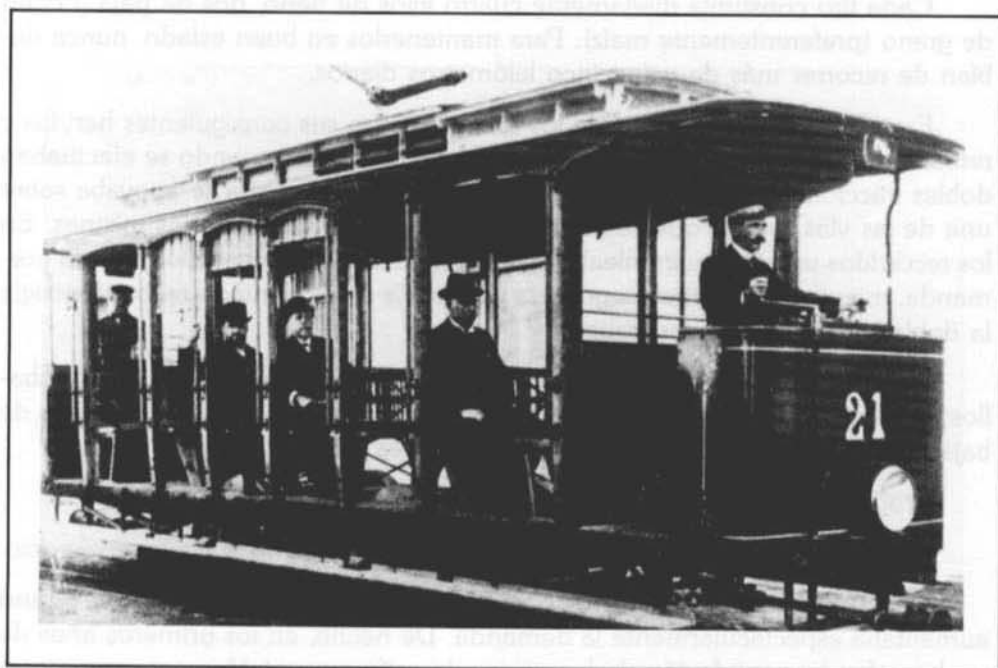
Debido al carácter turístico de San Sebastián, durante los meses de verano aumentaba espectacularmente la demanda. De hecho, en los primeros años de explotación, la recaudación de los meses de estío era notablemente superior a la de los demás meses del año.

Todos los años el parque era sustancialmente ampliado durante la temporada del verano, procediéndose, finalizada la misma, a la enajenación de las sobrantes.

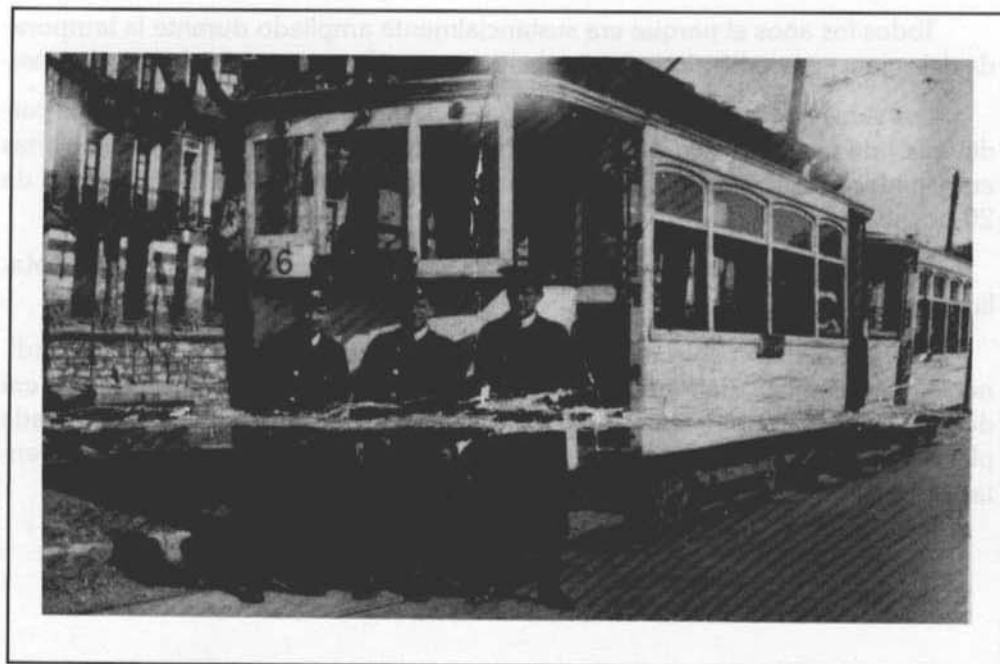
Los vehículos también se adaptaron a la demanda, llegando a existir 32 "jardineras", de uso exclusivo en la temporada veraniega (al ser totalmente abiertas eran inadecuadas para circular en invierno), mientras que solamente disponía de 20 coches cerrados.

Todo el material móvil era de importación, construido por los Ateliers de Malines (Bélgica).

El coste de los coches cerrados era de 3.350 francos, mientras que las jardineras, más simples, eran más baratas, 2.150 francos. La tara de los primeros era de 1800 Kgr. con una capacidad de 12 viajeros sentados y seis de pie en cada plataforma, mientras que las jardineras, de 1.200 Kgr. disponían de 20 plazas sentadas y cuatro de pie en las plataformas.



Tranvía jardinera.



Tranvía cerrado "grande" en la Alameda. Año 1933. Fotografía Azurmendi.

PARQUE MOVIL

Cuadro nº 1

Tracción animal

Nº	Tipo	Año	Constructor
1 - 8	cerrado	1887	Ateliers de Malines
9 - 14	jardinera	1887	Ateliers de Malines
15 - 20	jardinera	1888	Ateliers de Malines
21 - 24	jardinera	1889	Ateliers de Malines
25 - 28	cerrado	1889	Ateliers de Malines
29 - 32	cerrado	1890	Ateliers de Malines
33 - 36	jardinera	1890	Ateliers de Malines
37 - 48	jardinera	1891	Ateliers de Malines
49 - 52	cerrado	1891	Ateliers de Malines

Todas las jardineras se mantuvieron en servicio hasta 1913. Los coches cerrados lo hicieron hasta 1914.

LA TRACCION ELECTRICA

El aumento del tráfico originó la necesidad de mejorar el sistema de tracción, ya que el animal comenzaba a resultar insuficiente.

En un principio se estudió la posibilidad de implantar tranvías de vapor; pero la negativa de las autoridades motivó que la Compañía se interesara por la incipiente tracción eléctrica.

Los primeros tranvías eléctricos del mundo comenzaron a circular en Berlín en 1881 e inmediatamente comenzaron a proliferar en las principales ciudades europeas y norteamericanas.

En la Península Ibérica, los primeros ensayos de tracción se efectuaron en Bilbao en 1891, y en 1896 se inauguraron los tranvías de Porto.

La Compañía del Tranvía estableció contacto con las principales empresas europeas y americanas del sector, y finalmente encargó a la sociedad "L'Industrie Eléctrique et Mécanique" de Ginebra, más conocida como "Sécheron", la electrificación de la red.

Las primeras pruebas del nuevo sistema se efectuaron en presencia de la Reina Regente el 20 de agosto de 1897, y dos días después se iniciaban los nuevos servicios entre Rentería y Ategorrieta, completándose la electrificación el 22 de octubre del mismo año.

La Compañía del Tranvía de San Sebastián era la segunda de España en disponer de tan moderno sistema de tracción, adelantándose a ciudades mucho más importantes, como Madrid o Barcelona.

Diez modernos tranvías automotrices fueron construidos por la empresa zaragozana Carde y Escoriaza, bajo licencias de "Sécheron". Este constructor aragonés, que en la actualidad se encuentra integrado en el grupo CAF de Construcciones Ferroviarias, llegó a ser el más notable constructor de tranvías de España, y el principal suministrador de los guipuzcoanos.

Las carrocerías, de un aspecto primitivo, estaban inspiradas en los últimos modelos de tranvías de tracción animal que el constructor había suministrado recientemente a los tranvías de la capital aragonesa.

Cada coche estaba equipado con dos motores de 30 C.V. cada uno, por lo que tenían potencia suficiente para arrastrar dos remolques, adaptándose para ello los que habían utilizado durante los primeros años de tracción animal.

La toma de corriente se efectuaba con "Trole" y frotador de estaño, en lugar de las clásicas poleas habituales de las demás redes tranviarias del Estado. Este moderno sistema sería adoptado por los tranvías de Barcelona, y parcialmente por los de Madrid, finalizada la guerra civil.

La electrificación se efectuó a 600 V. en corriente continua, tensión que era habitualmente utilizada en los principales sistemas tranviarios del mundo.

En las cocheras de Ategorrieta se instaló una pequeña central térmica, compuesta de tres grupos. Cada uno estaba a su vez dotado de una máquina de vapor "Tandem Compound" de 160 caballos, alimentada por una caldera sistema "Escher Wyss" (timbradas a 8'5 atmósferas) y una dinamo generatriz de 150 Kw, sistema Thury, accionadas por la máquina de vapor mediante correas y poleas.

La alimentación de los coches motores se efectuaba por medio de una línea aérea como polo positivo, siendo el negativo el propio carril, con sus correspondientes conexiones eléctricas para asegurar en todo momento su conductibilidad.

La línea aérea consistía en un hilo de contacto de cobre endurecido de alta conductibilidad, con 26 mm² de sección, a una altura uniforme sobre la vía de 6 metros.

La suspensión de este hilo de trabajo se efectuaba por medio de postes de madera de roble inyectados con creosota, excepto en los trayectos urbanos don-



Tranvía cerrado "grande" en cocheras de Ategorrieta. Año 1948. Archivo: J. M. Valero Suárez.



Ultimos tranvías entre Ategorrieta y Herrera. Año 1957. Fotografía J. J. Wiseman.

de se emplearon postes de acero tubulares con sus correspondientes anillas y zócalos ornamentales. En los lugares donde era posible se emplearon rosetones de anclaje a las fachadas.

Se estableció un feeder de retorno entre Ategorrieta y Beneficencia (en Capuchinos), donde debido a las pendientes y la lejanía de la subestación de alimentación eran frecuentes las caídas de tensión.

El primero de julio de 1903 se crea en San Sebastián un nuevo recorrido urbano para los tranvías a través de la Avenida, lo que permitió independizar los servicios de Rentería de los de Venta Berri.

A partir de aquella fecha, los tranvías de Rentería, al llegar a San Sebastián por el puente de Santa Catalina, continuaban por la Avenida y la calle Idiáquez hasta el Boulevard, regresando por la calle Hernani y Avenida hasta Santa Catalina. Así mismo, se estableció la doble vía entre dicho lugar y el apartadero de Misericordia, obra que corrió a cargo de la Compañía del Tranvía del Monte Ulía, usuaria desde el año anterior del trayecto Boulevard-Ategorrieta.

Con el establecimiento de ramales al puerto de San Sebastián y Pasajes y a las estaciones del Norte y Amara comienza a desarrollarse una nueva modalidad de transporte tranviario, las mercancías, servicio que aumentaría notablemente en 1911 con la inauguración del tranvía de Tolosa.

1903 marca el inicio del proceso de expansión de la Compañía, proceso que se inicia con la construcción de la línea de Amara, alcanzando su zénit en 1915 con la inauguración de la línea de Gros. Además de las nuevas líneas, las primitivas son mejoradas y modernizado su parque móvil.

En 1908 se establece la doble vía entre las cocheras de Ategorrieta y Rentería. Se agiliza notablemente el servicio al evitar las innecesarias pérdidas de tiempo motivadas por las esperas que se originaban en los sucesivos cruces. Solamente quedaría con vía única el pequeño túnel de la variante de Herrera, que no fue ensanchado.

El auge del servicio de mercancías obligó a ampliar las vías en el puerto de Pasajes y en la estación de Amara. También fue necesario el refuerzo de la subestación de Ategorrieta con un nuevo grupo conmutatriz y otro de baterías "Tudor" que se alimentaban directamente desde un salto de agua sobre el río Oria, en las proximidades de Andoain, cuyo propietario, el señor Elósegui, era importante accionista de la Compañía¹.

1.- En 1920 este salto de agua se convierte en el único abastecedor de electricidad de la red al ser adquirido por la Compañía, que crea la sociedad filial "Electra de Berchín". La subestación de Ategorrieta se amplió con ello notablemente y se mantuvo un servicio con la llegada de los trolebuses para los que, además, se instaló una nueva subcentral en los subterráneos del Buen Pastor.

Cuadro n° 2
REMOLQUES

N°	Tipo	Capacidad	Constructor/año
101-106	Cerrados con furgón	12 s. 8 p.	Carde y Escoriaza/1914
107-118	Cerrados	21 s. 10 p.	Carde y Escoriaza/1912
119-130	Jardineras	28 s. 8 p.	Carde y Escoriaza/1908
131-136	Jardineras	28 s. 8 p.	Carde y Escoriaza/1911
137-138	Cerrados	21 s. 10 p.	Carde y Escoriaza/1930
139-140	Cerrados	21 s. 10 p.	Carde y Escoriaza/1932
X1 al 10	Mercancías abiertos	4.000 Kgr.	Carde y Escoriaza/1903
X-11 al 27	Mercancías abiertos	4.000 Kgr.	Carde y Escoriaza/1906
J-1 al 3	Mercancías cerrados	7.000 Kgr.	Carde y Escoriaza/1906

Nota: s. = sentados. p. = de ple.

Los remolques eran exclusivamente utilizados en las líneas de Venta Berri y principalmente en la de Rentería. Nunca circularon en el resto de la red urbana.

TRACCION ELECTRICA

N°	Tipo	Capacidad	Año	Constructor
1-10	Cerrados primitivos (a)		1897	Sécheron-Carde y Escoriaza
11-13	Cerrados cortos	16 s. 8 p.	1903	Brill"La maquinista Bilbaína"
14-16	Cerrados largos	21 s. 8 p.	1904	Brill"La maquinista Bilbaína"
17-24	Jardineras	28 s. 4 p.	1908	Brill-Carde y Escoriaza
25-28	Cerrados grandes	21 s. 8 p.	1909	Brill-Carde y Escoriaza
29-32	Cerrados grandes	21 s. 8 p.	1911	Brill-Carde y Escoriaza
33-36	Jardineras (1)	28 s. 4 p.	1912	Brill-Carde y Escoriaza
37-40	Cerrados grandes	21 s. 8 p.	1912	Brill-Carde y Escoriaza
41-42	Jardineras (2)	28 s. 4 p.	1913	Brill-Carde y Escoriaza
43-44	Cerrados grandes	21 s. 8 p.	1913	Brill-Carde y Escoriaza
45-48	Cerrados grandes	21 s. 8 p.	1916	Brill-Carde y Escoriaza
49-50	Jardineras (2)	28 s. 4 p.	1916	Brill-Carde y Escoriaza
M-1aM-5	Mercancías	8.000 Kgr.	1906	Brill-Carde y Escoriaza

(1) Transformados a cerrados grandes en 1932 los coches 35 y 36.

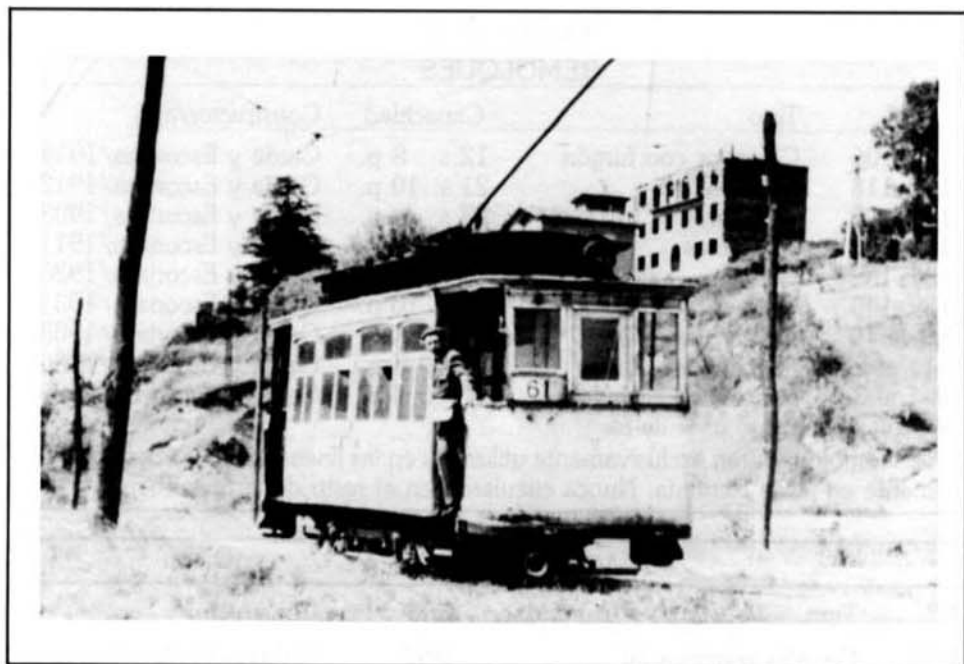
(2) Transformados en 1931 a cerrados grandes.

(a) A partir de 1910 recibían equipos Brill. Serán recarrozados como los cerrados grandes.

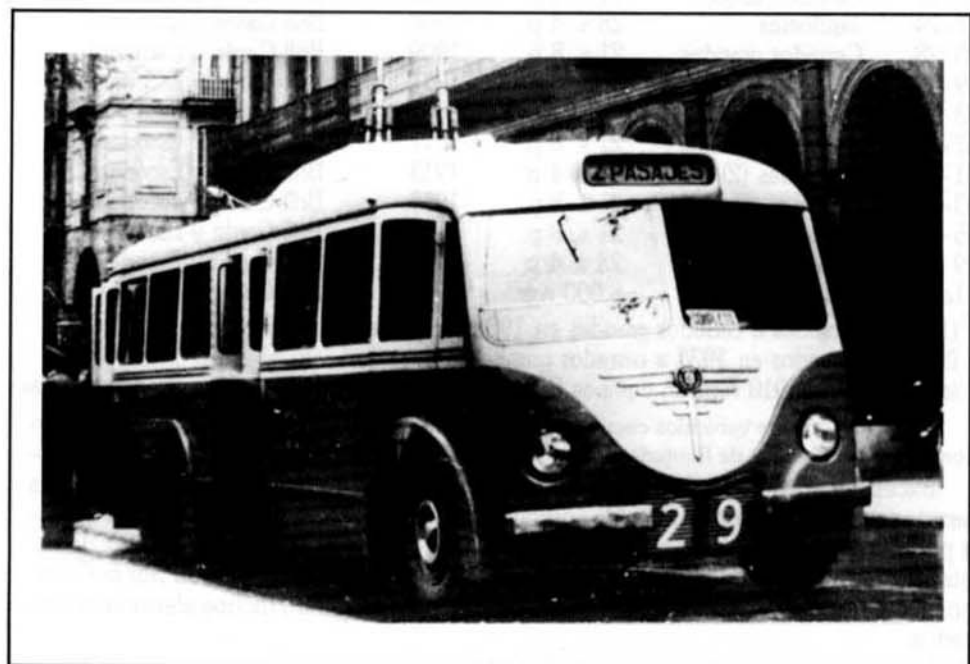
Nota: Todos estos vehículos circularán por todas las líneas de la Cía. del Tranvía de San Sebastián, aunque en la de Rentería se empleaba preferentemente los vehículos más modernos.

Excepto los tranvías Sécheron, el resto estaba dotado en su totalidad de Truks (carretones), Brill (Filadelfia, USA), combinadores General Eléctrica B-54 (uno en cada plataforma de conducción) y dos motores General Eléctrica GE-58 de 35 C.V. de potencia cada uno. Ello da idea de la unificación del material conseguida por la Compañía. A partir de 1910 los tranvías Sécheron también recibirían dichos elementos unificados.

Todos fueron retirados entre 1948-1952, los dos que quedaron en servicio en el ramal de Herrera. Algunos fueron vendidos a Vigo y Avilés.



Ultimos tranvías entre Ategorrieta y Herrera. Año 1957. Fotografía J. J. Wiseman.



Trolebús inaugural del servicio a Pasajes. Año 1952. Archivo: Jordi Ibáñez.

En 1913 se establece una nueva vía en San Sebastián, por las Calles Camino, Plaza de Guipúzcoa y Andía. Establecida como alternativa al paso por el Boulevard en días de fiestas, procesiones, algaradas, etc..., años más tarde quedaría configurada como terminal de los servicios a Rentería.

En 1916 queda completada la doble vía en la línea de Rentería, con el establecimiento de la misma entre las cocheras y Misericordia. Todas las dobles vías se establecieron con carriles Phoenix de 40 Kgr/m., mientras que los carriles primitivos también fueron renovados con este mismo tipo de carril².

LA DECADENCIA DEL TRANVIA

En 1914 estalla en Europa la Gran Guerra y aunque España se mantenga neutral durante toda la contienda, su economía y sociedad se resintieron notablemente con el conflicto. La Compañía del Tranvía no podía mantenerse ajena a la nueva situación.

San Sebastián vio cómo una de sus principales fuentes de ingresos, el turismo, disminuía drásticamente, reduciéndose el movimiento veraniego de viajeros, con las consiguientes pérdidas económicas para la empresa.

A la delicada situación se sumó el aumento de los costes de repuestos y carbón, al quedar interrumpidos los suministros extranjeros, lo que encareció notablemente la explotación.

También los alimentos y otros productos de primera necesidad comenzaron a escasear, con el consiguiente aumento de precios y el descontento de las masas obreras que vieron notablemente reducido su poder adquisitivo. Los obreros de la Compañía, directamente afectados por la situación, iniciaron campañas de protestas y huelgas que debilitaron aún más la delicada economía de la Compañía.

Como remedio al mal, la empresa recurrió al despido masivo de los elementos "revoltosos", con lo cual perdió un personal altamente cualificado, que fue sustituido por trabajadores de nueva contratación, desconocedores de las más elementales técnicas de explotación tranviaria.

2.- Al instalarse la doble vía se establecieron nuevos servicios. La frecuencia a Rentería, línea nº 1, era de treinta minutos, estableciéndose un nuevo servicio con igual frecuencia a Pasajes (línea nº 2), Herrera (línea 3) y Ategorrieta (línea 4). Dichos servicios se mantuvieron con los trolebuses, aunque los de Pasajes se prolongaron a Rentería el 12 de enero de 1953, al establecerse servicio directo de trolebús entre San Sebastián y Rentería. Los de Ategorrieta y Rentería se prolongaron también a Rentería en septiembre de 1956.

Consecuencia de todo ello es el descuido del mantenimiento del material, que es parcheado en lugar de someterlo a las necesarias reparaciones, mientras que la vía pierde sus conexiones eléctricas que provocan pérdidas de tensión, un inútil derroche de energía y un maltrato adicional de los motores.

Al comienzo de los años veinte, la Compañía se encontrará al borde de la quiebra, con unas instalaciones obsoletas y un parque móvil que apenas puede ser utilizado debido a las numerosas averías que se producen.

En 1919 es contratado como gerente de la Compañía un gran conocedor de las explotaciones tranviarias, D. José Egaña, que intentará remediar la situación económica de la empresa, que por primera vez en su historia había registrado números rojos, procediendo a la mejora del material móvil e instalaciones y racionalizando las técnicas de explotación.

La situación volvió a normalizarse y mejoró el servicio; pero la profunda descapitalización que había sufrido la Compañía impediría la adecuada modernización de sus instalaciones, lo que años más tarde acarrearía la desaparición de los tranvías de Guipúzcoa.

Pese a la crítica situación social y económica de los años treinta, ésta no llegó a ser tan grave como la vivida quince años atrás.

Tras el golpe militar del 18 de julio de 1936, la Compañía fue incautada y explotada por los sindicatos, destacando como sindicato mayoritario la UGT, predominio que hoy en día se mantiene en el seno de la Compañía.

Tres meses después de iniciada esta experiencia, el 13 de septiembre, San Sebastián cayó en manos de las tropas del general Mola. La explotación fue devuelta a sus antiguos titulares y los sindicalistas más destacados fueron depurados.

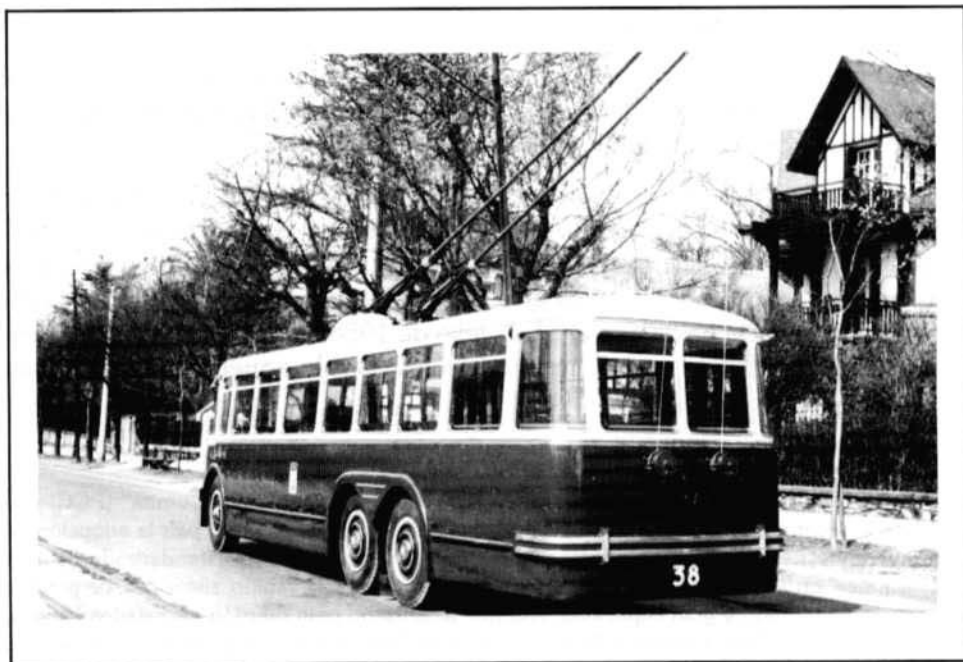
LOS TROLEBUSES

Con la guerra civil y el posterior aislamiento que sufrió España al estallar la Segunda Guerra Mundial, fue imposible la renovación del material fijo y móvil, que sometido a un intenso servicio sin disponer apenas de repuestos se encontraba de nuevo en muy mal estado.

Se estudió la modernización de la red con instalación de nuevos carriles y línea aérea, adquiriendo nuevos coches basados en los más modernos que entonces se imponían en Estados Unidos, basados en las modernas técnicas



Autobús Leyland que sustituyó al tranvía de Rentería en 1952. Archivo: Juan José Olaizola.



Trolebús BUT-Cardé en 1954. Ategorrieta. Archivo: Juan José Olaizola.

PCC³, aún hoy en día en vigor en las redes de tranvías más importantes del mundo. Pero este importante proceso renovador exigía buenos suministros y, lo que es más importante, fuertes inversiones que la Compañía por sí sola no podía afrontar.

La reversión de las concesiones, que comenzaban en 1950, ponía a la Compañía a merced de los caprichos de Diputación y Ayuntamiento de San Sebastián, que siguiendo la moda imperante en Francia y Reino Unido deseaban la sustitución de los tranvías por autobuses y trolebuses, aduciendo que el tranvía molestaba al tráfico (sin caer en la cuenta de lo que al tráfico le molesta es el tráfico mismo).

Ante la exigencia de la situación, a cambio de la prórroga de la concesión por veinte años más, la Compañía se vio obligada a transformar íntegramente su red al servicio de trolebuses.

En 1945 se inician las obras y el 18 de julio de 1948 comienzan a circular los nuevos trolebuses en las líneas de Venta Berri e Igueldo. Posteriormente se transforma toda la red urbana, siendo la línea de Rentería la última en modificarse.

El 15 de agosto comienza el servicio de trolebuses entre el Boulevard y las cocheras de Ategorrieta, aunque se mantiene el servicio de tranvías, que continúa siendo más apreciado por los usuarios al ser sus tarifas más económicas que las de los trolebuses.

El primero de agosto de 1952 los trolebuses llegan a Pasajes con lo que se suprimen los tranvías a Rentería al establecerse un enlace provisional entre las dos poblaciones mediante autobuses Leyland.

El trayecto Ategorrieta-Herrera se mantiene en servicio para no dejar sin transporte público a los vecinos de Intxaurreondo, ya que los trolebuses efectuaban su recorrido por el alto de Miracruz. El servicio se mantuvo gracias a tres desvencijados tranvías, a los que les cabe el honor de haber sido los últimos de la provincia hasta que el 21 de julio de 1958 se hundió la cochera donde se cobijaban por la noche, suspendiéndose desde aquel día el servicio de tranvías.

3.- En 1930 se reunió en Estados Unidos la "Presidente Conference Comité" (PCC) con el fin de acordar entre los directores de las principales redes tranviarias del país la adopción de una serie de especificaciones para la construcción de un tipo de tranvía estandarizado de altas prestaciones. En 1934 circula en New York el primer tranvía PCC, rápido, silencioso, de potente aceleración y frenado y gran capacidad. Aunque alcanzaron gran difusión en Estados Unidos, donde mayor éxito han tenido ha sido en los países del Este, donde aún se siguen construyendo y circulan a millares. En España solamente Madrid, y sobre todo Barcelona, dispusieron de estos modernos modelos.

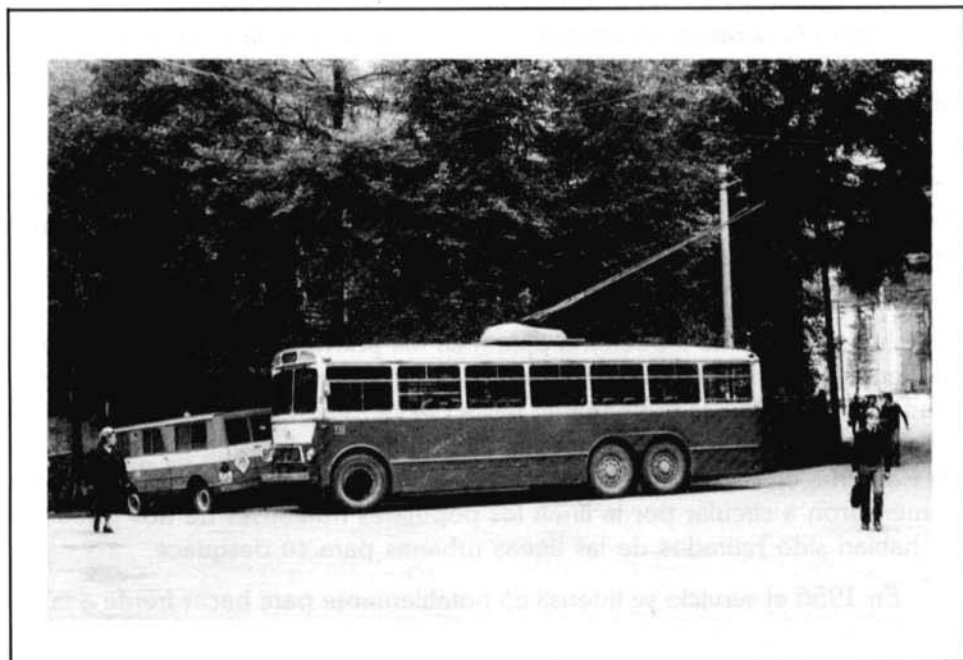
Los trolebuses fueron muy afectados durante los primeros años de explotación por las obras de desdoblamiento de calzada de la carretera nacional, lo que provocó constantes modificaciones del trazado de la línea aérea y la instalación de recorridos provisionales.

El bucle de retorno situado en la Alameda de Rentería era uno de los muchos trazados provisionales, ya que desde el establecimiento de los trolebuses estaba prevista la prolongación de la línea hasta Gabierrota, aunque finalmente el bucle provisional se mantuvo en servicio hasta la supresión de los trolebuses⁴.

A comienzos de los setenta aparecen los primeros autobuses en la línea de Rentería, por lo que el Ayuntamiento solicitó que al menos los servicios efectuados con trolebús se prolongaran hasta Gabierrota; pero como esto no resultaba muy atractivo para la Compañía, ésta retiró todos los autobuses de la línea de Rentería, efectuando el servicio exclusivamente con trolebuses, por lo que comenzaron a circular por la línea los populares trolebuses de dos pisos que ya habían sido retirados de las líneas urbanas para su desguace.

En 1956 el servicio se intensificó notablemente para hacer frente a la demanda, por lo que fue necesario dotar a la línea de una frecuencia entre servicios de dos minutos e incluso inferior. Para hacer frente a la situación se asignaron al servicio de Rentería veinticinco trolebuses. Entonces se tuvo conciencia del error cometido al suprimir los tranvías, ya que con los modernos vehículos que se implantaban en Centroeuropa se podría haber hecho frente a la demanda con sólo ocho vehículos, con las consiguientes economías de personal y tracción.

4.- Con los trolebuses se varió el acceso a Rentería, que los tranvías efectuaban por la calle Viteri.



Ultimos trolebuses BUT-Irizar en servicio en la línea de Rentería. Año de 1973. Archivo: Juan José Olaizola.

TROLEBUSES

Cuadro nº 3

Nº	Constructor	Año
1-24	Hispano-Suiza	1947
25-33	BUT-Seida	1950
34-49	BUT-Cardé y Escoriaza	1951
50	Hispano Suiza (1)	1946
71-95	BUT "dos pisos" (2)	1948/52

(1) Aunque construido en 1946 como prototipo de la serie, desapareció misteriosamente, teniendo constancia de que estuvo en Barcelona y Zaragoza. Entra en servicio en San Sebastián en 1953. Era conocido como el "secadero de chorizos" por disponer de abundantes correas-asideras para los viajeros de pie.

(2) Adquiridos en 1961 a la London Transport Executive (LTE). Los trolebuses Hispano-Suiza prestaron servicio hasta 1963, año en que fueron todos, excepto el nº 9, retirados del servicio. Dicho trolebús recibió una nueva carrocería Irizar en 1961, prestando servicio hasta 1968.

Todos los trolebuses BUT (British Union Transport) fueron recarrozados por Irizar entre 1961 y 1964. Se retiraron del servicio en 1974. Fueron los más habituales de la línea de Rentería.

Los primeros trolebuses de dos pisos fueron retirados del servicio, en número de 12 en 1968, el resto en 1973.

LLEGAN LOS AUTOBUSES

A finales de los años setenta vuelve a sentirse la proximidad de la reversión de las condiciones, y de nuevo la Compañía ha de ceder ante las presiones y caprichos de la Administración, siendo esta vez los autobuses de la casa Pegaso la beneficiaria.

A cambio de una nueva prórroga de 20 años, los trolebuses comienzan a ser sustituidos por autobuses en 1968, siendo la de Rentería la última en ser suprimida el 23 de abril de 1974, supresión motivada aparentemente por las obras de ensanche del puente de Santa Catalina.

A partir de la fecha antes mencionada los humeantes autobuses se hicieron dueños absolutos de los transportes urbanos.

La inestabilidad de los precios del petróleo y los nocivos efectos de la contaminación han motivado en Europa el resurgir de la tracción eléctrica en los transportes urbanos. ¿Sucederá algo similar en el Estado español? Al parecer algunas ciudades están dando los primeros pasos.

Tras la desaparición de los trolebuses, la historia de la línea de Rentería es de todos conocida. Los autobuses se adueñaron del servicio, lo cual no supuso la inmediata prolongación a Gabierrota, que se llevaría a cabo el 10 de abril de 1978, aunque inicialmente solamente cada treinta minutos, prolongándose el resto de los servicios el 23 de agosto de 1982.

La línea de Beraun, creada el 21 de enero de 1980, refuerza el servicio entre la capital y Pasajes, enlazando además con el populoso y desatendido barrio de Beraun y Galtzaraborda.

La inauguración del nuevo "Topo" en 1978 restaría viajeros a los autobuses; pero sobre todo la crisis industrial y la consiguiente reducción de movilidad de la población han hecho descender notablemente el número de viajeros de la antaño más rentable línea de la Compañía del Tranvía, convirtiéndose en una pesada carga de la que quiere desprenderse. Los continuos incendios de autobuses y las frecuentes interrupciones del servicio, motivadas por las algaradas callejeras, no contribuyen en ningún modo a la mejora de la situación.

Desde el pasado verano se han reducido notablemente los servicios con una frecuencia de quince minutos, que contrasta con la de dos minutos de hace veinte años.

La casi centenaria línea de San Sebastián-Rentería se enfrenta a un incierto futuro. ¿Llegará a cumplir los cien años de servicio? En bien de todos así lo deseamos.

BIBLIOGRAFIA

- "Memorias de la Compañía del Tranvía de San Sebastián 1887-1987".
- "Inventarios, estadillos, etc... Compañía del Tranvía de San Sebastián".
- "Carril: Los tranvías de Guipúzcoa" N° 21. Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona.
- "Tren Correo". Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guipúzcoa.