

EVOCACIÓN DE UNA VIEJA FOTOGRAFÍA

Mateo Mendinueta

La fotografía aparece editada en el libro “Del San Sebastián que fue” de Juan María Peña Ibañez (Banco Guipuzcoano, S.S. 1999) con el pie de foto: *Tranvía de Rentería, llamado Tranvía de Sangre, a su paso por la plaza de Guipúzcoa. 1887.*

Casi con toda seguridad está situada en la confluencia de las calles Legazpi y Peñaflorida de San Sebastián, en un día soleado. Los toldos de las casas hacen pensar en un día de verano/otoño. Por la dirección de las sombras es media tarde.

Un detalle curioso es que los dos niños que observan la acción del fotógrafo portan un par de zapatos de adulto cada uno; llama nuestra atención el donaire con que el *mocito* lleva la boina.

Como detalle de máximo interés para nosotros los renterianos, el tranvía porta un letrero que indica que pertenece a la línea de Rentería, aunque el trayecto oficial hacia Rentería era desde el Boulevard por la calle Hernani, por lo que podemos imaginar que, quizá, el recorrido habitual estaba ocupado por algún festejo.

¿Pero... es que hubo alguna vez un tranvía tirado por caballos?

¡Pues sí, un tranvía que diez años después dio paso al tranvía eléctrico cuyos últimos modelos hemos conocido los que hoy peinamos (los que tienen la suerte de poder hacerlo) canas.

El 11 de mayo de 1888 el Ministerio de Fomento aprobaba, dos años después de ser solicitado, el proyecto presentado por el bilbaino D. Eusebio García Lejarraga, fundador del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, para explotación de una línea de tranvía desde el Antiguo hasta Rentería.

El proyecto fue promovido por los Sres. Ramón Brunet, José Brunet, Atanasio Osacar y otros que fundaron para este cometido la sociedad Tranvía de San Sebastián Pasajes y Rentería, S.A. con un capital social de 1.250.000 pesetas.

El primer tramo de la línea del tranvía, La Concha, Alameda, Ategorrieta, se inauguró el 18 de julio de 1887; la prolongación hasta Pasajes Ancho (alto de Buenavista) el

27 de julio de 1888, desde donde se estableció un servicios de coches (de caballería, por supuesto) regentado por José Echaniz, hasta Rentería.

La imposibilidad de superar el fortísimo desnivel del alto de Miracruz obligó al tranvía a apartarse del trazado de la carretera a la altura de Ategorrieta y a través de varios túneles y viaductos llegar a Herrera, donde se incorporaba otra vez a la carretera nacional.

El 2 de abril de 1890 se prolongó la línea hasta Molinao (que hoy conocemos como Pasajes Ancho) por un lado y hasta Venta Berri por el otro. El 13 de junio del mismo año se inauguró el último tramo de la concesión del tranvía hasta Rentería.

Gracias a los grandes progresos de la ciencia la Compañía del Tranvía de San Sebastián decidió transformar las líneas de tranvías de sangre en tranvías eléctricos.

El primer tramo en ser electrificado fue Ategorrieta - Rentería; las pruebas definitivas, en el tramo Pasajes, Capuchinos, Rentería (de especial dificultad por su fuerte desnivel) se efectuaron el 21 de agosto de 1897 con presencia de las autoridades provinciales y locales a las que la Compañía del Tranvía, una vez terminadas a plena satisfacción las prueba, obsequió con un *lunch* en el restaurante “Oarso-Ibai” (que luego conocimos durante varias generaciones como *Panier Fleuri*).

Como dato curioso indicar que en el tramo Venta Berri-Rentería, de una longitud de 10.711 metros, la tracción animal tardaba 40 minutos y el nuevo sistema eléctrico lo hacía en sólo 25 minutos.

