

CARLOS LARRINAGA es licenciado en Geografía e Historia y en Ciencias Políticas y doctor en Historia Contemporánea. Ha desarrollado su labor investigadora y docente en la S. C. Aranzadi y en las Universidades de Deusto, Lieja, París XII y País Vasco y actualmente es profesor de Historia e Instituciones Económicas en la Universidad de Granada. Su principal línea de investigación se centra en la modernización económica del País Vasco y del norte de España, atendiendo a las transformaciones acaecidas en su estructura económica (industrialización, comercio y turismo), a las redes de transporte (ferrocarriles, sobre todo) y a las ciudades como células de dicha modernización (servicios urbanos). Autor de numerosos trabajos de investigación en forma de libros, artículos y contribuciones a congresos, entre sus últimas publicaciones sobresalen *Peironcelly, San Sebastián y el ferrocarril de los Alduides* (2004); *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa: autonomía administrativa y modernización económica durante la Restauración (1875-1902)* (2006) y *El ingeniero de caminos Manuel Peironcelly (1818-1884). Modernización y obra pública en la España del siglo XIX* (2007).

Resumen

Debido a la trascendencia que el ferrocarril tuvo para el desarrollo económico en el siglo XIX, en este artículo me propongo llevar a cabo un análisis de los diferentes esfuerzos que protagonizó la burguesía de una ciudad media como San Sebastián, que vio en este nuevo medio de transporte un elemento fundamental para afianzar un proceso de modernización cuyos comienzos pueden situarse en la década de los cuarenta de dicha centuria. Por eso, para efectuar este estudio, será necesario analizar los distintos proyectos presentados y sus respectivas implicaciones tanto desde el punto de vista geográfico como económico, poniendo de relieve las distintas estrategias empleadas por esa burguesía local en su afán de dotar a la capital guipuzcoana de ferrocarril y tranvía.

Palabras clave: Ferrocarril; tranvía; burguesía; siglo XIX; San Sebastián; España.

Abstract

Due to the railways had to economic development in the 19th century, in this article I intend to carry out an analysis of the efforts that the bourgeoisie of a city media such as San Sebastián, which saw in this new means of transport a key element for a modernization process whose early can be placed in the 1940s of this century. Therefore, to make this study, it will be necessary to analyse the various projects submitted and their respective implications both geographically and economically, highlighting the strategies employed by that bourgeoisie local in their quest to provide the capital guipuzcoan railway and tram.

Key words: Railway; tram; middle-class; 19th century; San Sebastián; Spain.

Raíles en San Sebastián. Trenes y tranvías en una ciudad media del siglo XIX*.

Carlos Larrinaga

Universidad de Granada y S.C. Aranzadi

Desde la puesta en marcha del primer ferrocarril en 1825 en Inglaterra, este nuevo medio de locomoción se convirtió no sólo en el símbolo de la Revolución Industrial en general, sino también en el elemento más significativo de la revolución de los transportes a ella asociada. En el continente esta fiebre constructora no se produjo hasta mediados del siglo XIX, si bien no todas las ciudades estuvieron en condiciones de hacerse con un medio de transporte tal que habría de simbolizar la modernización. En España San Sebastián contó con las ventajas de su proximidad a la frontera y con un puerto que canalizaba una buena parte del tráfico comercial del Cantábrico oriental. Estas ventajas hicieron posible que en todos los proyectos ferroviarios de la época quedara incluida, de manera que la Compañía del Norte, concesionaria de la línea Madrid-Irún, no dudara en implicarla en su trazado. Ahora bien, junto al ferrocarril, y siguiendo esa senda de modernización ya mencionada, la capital guipuzcoana apostó fuerte desde el primer momento por articular un transporte urbano basado en el tranvía, sin descuidar tampoco ese nuevo impulso ferroviario que se produ-

* Para la realización de este trabajo he contado con una ayuda de investigación de la Sección de Historia y Geografía de la Sociedad de Estudios Vascos. La primera versión del mismo fue presentada al IV Congreso de Historia Ferroviaria (Málaga, 2006), debiendo agradecer los comentarios allí vertidos por los coordinadores de sesión, los profesores Gregorio Núñez y Horacio Capel. Así mismo, debo agradecer los comentarios hechos por los profesores Javier Vidal y Miguel Muñoz y por los dos evaluadores anónimos que han examinado este artículo. Finalmente, a Juanjo Olaizola, por los materiales bibliográficos proporcionados.

[78]

jo en la Restauración de la mano de los trenes de vía estrecha. Por consiguiente, dada la importancia que este nuevo medio de transporte tuvo para el desarrollo económico, el objetivo de este artículo es el análisis de los esfuerzos llevados a cabo por la burguesía de una ciudad media cual es San Sebastián, los inicios de cuyo proceso de modernización pueden situarse en la década de los cuarenta del siglo XIX. Para lo cual será preciso analizar los distintos proyectos presentados y sus respectivas implicaciones tanto desde el punto de vista geográfico como económico, además de resaltar en todo momento el papel jugado por la burguesía local. A no dudar, sería interesante analizar también el impacto de los ferrocarriles y tranvías en la ciudad, pero, lamentablemente, razones de espacio impiden que este apasionante tema no pueda ser tratado en este artículo.

1. Nuevas infraestructuras para San Sebastián a mediados del siglo XIX

El 29 de octubre de 1841 el general Espartero decretaba en Vitoria el traslado de las aduanas vascas a la línea de costa y frontera, tras una revuelta moderada que había tenido su epicentro en las provincias vasco-navarras. La medida, aunque contraria al fuero, venía a satisfacer las insistencias de la burguesía vasca, cuyos productos, situadas las aduanas en el interior, se veían obligados a pagar derechos de aduana al ser introducidos en el resto del país, como si de bienes extranjeros se tratara¹. Esta medida resultó trascendental, puesto que contribuyó decididamente a la unificación del mercado español, cuya culminación no se produjo hasta la reforma tributaria de 1845, en virtud de la cual quedaban suprimidas todas las aduanas interiores del reino. A partir de ese momento se abrió una etapa de prosperidad en la economía de las provincias vascas marítimas, sin que tengamos que pensar necesariamente en una relación causa-efecto. No obstante, los síntomas de este primer proceso de industrialización, al menos en Guipúzcoa, debieron sentirse rápidamente, ya que Madoz, en la temprana fecha de 1847, decía que “era Guipúzcoa hace pocos años una prov. esencialmente agricultora; hoy se desarrollan admirablemente sus elementos industriales”².

Sin duda, estas nuevas perspectivas económicas no sólo se manifestaron en la erección de nuevas plantas fabriles, levantadas en buena medida gracias al capital de la burguesía donostiarra, sino también en la mejora de las infraestructuras de la provincia, elemento fundamental para el desarrollo de la actividad industrial. Fue precisamente esa misma burguesía de la ciudad de San Sebastián la que trató de introducir mejoras en este sentido. Estaríamos hablando de una burguesía especialmente activa al menos desde mediados del siglo XVIII³, que ya en el siglo XIX trató de poner en marcha toda una serie de proyectos encaminados a mejorar

¹ Algunos ejemplos de esto han sido señalados recientemente por Larrinaga (2005a).

² Madoz (1847), t.IX, pág.97. Otros testimonios del siglo XIX en esta misma dirección pueden encontrarse en Larrinaga (1999), pp. 28-32.

³ Otazu (1982).

el sistema de comunicaciones de la capital guipuzcoana. Una burguesía constituida inicialmente por comerciantes, pero que muy pronto lideraría el proceso de industrialización de la provincia. Una burguesía, en definitiva, protagonista de cuantas iniciativas se van a analizar en este trabajo, cuyo asentamiento fundamental fue la ciudad de San Sebastián. Bien desde las instituciones que ya controlaban (Diputación y Ayuntamiento de San Sebastián), bien desde organizaciones propias (Junta de Comercio), bien a título individual (como accionistas), sus actuaciones fueron las que dieron la impronta de ciudad dinámica a la capital guipuzcoana del siglo XIX.

Así, la primera actuación importante se centró en el ramo de las carreteras, toda vez que la principal arteria de la provincia, el Camino Real de Coches que unía Irún con Álava en la vía Madrid-Hendaya, no pasaba por San Sebastián. La verdad es que la demanda de un ramal entre Andoain e Irún atravesando San Sebastián se había planteado ya en 1833, pero el estallido de la Primera Guerra Carlista había frustrado la iniciativa, no volviéndose a retomar hasta 1841. Con todo, hubo que esperar hasta 1844 para que Fermín Lasala Urbietta, diputado a Cortes por el distrito de San Sebastián, se hiciera cargo del remate de la obra, haciendo transcurrir el ramal por Pasajes y Rentería. De esta forma, la construcción de la carretera entre Andoain y Ventas de Irún se llevó a cabo entre 1845 y 1847, quedando abierta al tráfico ese último año⁴. Sin duda, se trataba de un primer paso de especial relevancia en la mejora de las comunicaciones de esta ciudad.

El segundo paso importante, y en este mismo contexto, lo constituyó las mejoras en el puerto donostiarra. A este respecto, no debemos olvidar que la historia de San Sebastián había estado estrechamente ligada al mar, de manera que uno de los temas pendientes tras el incendio de 1813, además de la propia reconstrucción de su caserío, era la mejora del puerto. Tras un intento de mejoría emprendido en 1821 bajo proyecto de Silvestre Pérez, no fue hasta la década de los cuarenta cuando volvieron a plantearse nuevas propuestas⁵. En efecto, una Real Orden de 30 de abril de 1847, a instancias de la Delegación de Obras Públicas, solicitaba la redacción de un plan de mejoras para el puerto donostiarra. El encargado de llevarlo a cabo fue el ingeniero Manuel Peironcely, quien en mayo de 1848 presentó una propuesta que a todas luces resultó insuficiente, por lo que no tuvo más remedio que elaborar otro plan, aprobado en 1851. En esta ocasión apostaba por la construcción de una dársena, por la rectificación y ensanche de los viejos muelles y por un rompeolas⁶.

El contratista de las obras fue el ya mencionado Fermín Lasala Urbietta, quien, a tal efecto, consiguió formar una sociedad por acciones con capitales locales. Las obras comenzaron en el verano de 1851 y no concluyeron hasta septiembre de

⁴ Sobre los pormenores de la construcción de esta carretera, véanse Larrinaga (1999), pp. 67-73; y Rodríguez Ranz *et alii* (2003), pp. 41-47.

⁵ Astiazarain (1998), pp. 277-279.

⁶ Peironcely (1855). Asimismo, véase Larrinaga (2007a), cap. 4.

[80]

1858, una vez que en el transcurso de las mismas fueron introducidos varios cambios. Se puede decir que, en un momento en que el puerto de Pasajes se encontraba prácticamente anegado, estas obras realizadas en la década de los cincuenta en el puerto de San Sebastián fueron las tareas de reforma más notables llevadas a cabo en Guipúzcoa en este apartado. Pero no sólo eso, ya que el puerto donostiarra recibió durante estos años un notable apoyo, con inversiones extraordinarias para su rango, toda vez que las obras de nueva construcción y el mantenimiento pasaron a depender del Ministerio de Fomento en 1849⁷. En efecto, entre 1845 y 1855 el puerto donostiarra ocupó el quinto puesto entre los puertos españoles en lo que se refiere a gastos e inversiones recibidas de la Dirección General de Obras Públicas, por detrás únicamente de Barcelona, Valencia, Santander y Tarragona⁸. Ahora bien, el proyecto del ferrocarril del Norte hizo que las mejoras que se estaban realizando en este puerto fueran pronto consideradas insuficientes.

En efecto, el ingeniero Pablo Emilio Wissocq, ocupado entonces en el tendido ferroviario del Norte, estudió la ampliación del puerto comunicándolo con el de Santa Catalina, en el río Urumea, permitiendo una dársena cerrada capaz de albergar buques de 700 a 800 toneladas. El plan, trazado en 1856, fue expuesto al ministro de Fomento Francisco Luxán, pero finalmente no salió adelante porque se pretendían ocupar unos terrenos destinados al ensanche de la ciudad. Otra propuesta también ligada a la llegada del ferrocarril en la capital guipuzcoana fue la presentada en 1859 por el ingeniero Manuel Estibaus, cuyo plan, en verdad, seguía el diseño trazado por Wissocq. Con gran demora y tras una reclamación realizada por el propio Ayuntamiento de San Sebastián, la conformidad para la ejecución de las obras se dio en marzo de 1864. Las autoridades municipales seguían apostando por la reforma portuaria, pero este planteamiento resultaba incompatible con el proyecto de ensanche urbano. Efectivamente, tal y como estaba planteado el proyecto de Estibaus, resultaba incompatible con el planteamiento de ensanche de la ciudad, ya que ambas propuestas estaban llamadas a ocupar el mismo espacio y el Ayuntamiento no estaba dispuesto a ello, pretendiendo preservar dichos terrenos no para la ampliación del puerto, sino del propio tejido urbano⁹. Por ello, en noviembre de 1864 se volvió a pedir al Gobierno la ampliación del puerto y la creación del fondeadero de Santa Clara. El estudio de este último recayó en Francisco Lafarga, quien lo finalizó para septiembre del año siguiente, sin que se llevara a cabo. Poco más tarde, en febrero de 1866, se pidió al mismo ingeniero un anteproyecto basado en el plan de Estibaus, pero respetuoso con el trazado de ensanche de Antonio Cortázar. Lafarga presentó un proyecto pensando en un comercio sumamente activo, algo que en ese momento no era real, por lo que él mismo llegó a abandonar la idea.

⁷ Martín Ramos (2004), p. 37.

⁸ Alemany (1991), pp. 162 y 167.

⁹ Para el ensanche de San Sebastián, véanse Calvo Sánchez (1983), pp. 57-77; y Martín Ramos (2004).

Finalmente, en 1869, quedó aprobado el proyecto del fondeadero de Santa Clara, encargándosele al ingeniero Pablo de Alzola. Ahora bien, debido a las discrepancias mantenidas con las autoridades de Marina, Alzola quedó eximido de continuar el estudio a finales de 1870 y fue sustituido por Lafarga. Así, en abril de 1872 el Ministerio de Fomento aprobó el cierre total de la boca occidental, de suerte que la memoria se terminó en noviembre de 1873. La Segunda Guerra Carlista interrumpió el proyecto, en un momento, además, en que cada vez se veía más claramente la importancia que habría de tener el puerto de Pasajes. Con todo, bien avanzada la década de los ochenta volvieron a emprenderse nuevas obras en el puerto, suspendiéndose el 8 de diciembre de 1889, por la incompatibilidad de esta actividad con la toma de baños y porque dentro de la redistribución económica del espacio del entorno de San Sebastián Pasajes había asumido ya el gran protagonismo portuario¹⁰.

2. San Sebastián en los primeros proyectos ferroviarios del norte de España

Finalmente, el tercer capítulo importante por lo que a las infraestructuras se refiere tiene que ver con los ferrocarriles¹¹. Así, la primera mención de San Sebastián en un trazado ferroviario que pretendía unir la capital de España con la vecina Francia la encontramos en la temprana fecha de 1845. En realidad, las iniciativas vascas en tema de ferrocarriles habían sido muy tempranas, aunque circunscritas, eso sí, al territorio vizcaíno. En efecto, en 1827 González Azaola propuso el establecimiento de unos carriles de hierro en la cuenca minera del Señorío¹². Poco después, el 20 de febrero de 1832 se presentaba en las Juntas Generales de Vizcaya un informe en el que se mencionaba ya un posible “carril de fierro” para la ruta de Valmeseda, pensando en mejorar las comunicaciones con Castilla¹³. Con todo, hubo que esperar a la década de los cuarenta para que se presentara un proyecto de mayor alcance. Por supuesto, las circunstancias habían cambiado decisivamente. Las posibilidades abiertas por el traslado de aduanas decretado por Espartero en 1841, la consiguiente unificación del mercado nacional y la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, reguladora de las concesiones ferroviarias a falta de una ley general de ferrocarriles, podrían explicar esta nueva iniciativa ferroviaria. Siguiendo las teorías de North, parece claro que el nuevo marco institucional generado por la revolución liberal pudo haber contribuido a este nuevo impulso del ferrocarril en el País Vasco.

¹⁰ Todos estos proyectos de mejora del puerto de San Sebastián aparecen recogidos en Izaguirre (1933), pp. 54-72.

¹¹ Para una visión general y actualizada de los inicios del fenómeno ferroviario en la España del siglo XIX, véase VVAA (1998), I, caps. 2 y 3.

¹² Ormaechea (1999), p. 434.

¹³ Archivo Foral de Vizcaya (AFV), Administrativo, J-00449/001: informe de la Comisión de caminos de 20 de febrero de 1832 (impreso). Véase también González Portilla *et alii* (1995), pp. 84-86.

[82]

La nueva propuesta de un tendido ferroviario entre Madrid e Irún por Bilbao fue auspiciada por la Diputación Foral de Vizcaya y el Ayuntamiento y la Junta de Comercio de Bilbao, con el objeto de hacer frente, en buena medida, a la concesión del 31 de diciembre de 1844 de un camino de hierro entre León y Avilés, solicitado por el inglés Ricardo Keily en nombre de un grupo de inversores británicos y concebido como una parte de una línea mayor que habría de llegar hasta Madrid. Siendo esto así, la Madrid-Avilés podría llegar a convertirse en la gran línea del norte peninsular, con las consiguientes consecuencias positivas para el puerto asturiano y el detrimento para el bilbaíno. Esto justifica la premura con la que reaccionó la burguesía local, obteniendo la concesión de la línea Madrid-Irún por Bilbao el 16 de agosto de 1845, la denominada “Concesión Vascongada”¹⁴. Para la realización del proyecto sus impulsores recurrieron a un grupo de ingenieros ingleses capitaneado por Alexander Ross, discípulo de Stephenson. Partiendo de Irún, la línea atravesaba San Sebastián y la costa guipuzcoana, alcanzaba Bilbao y entraba en Castilla por el valle del Cadagua. El trazado, según había establecido el Gobierno, continuaría por Burgos, Palencia, Valladolid y Segovia hasta alcanzar Madrid.

La verdad es que los promotores vizcaínos, quienes llevaron la iniciativa en todo momento, fueron lo suficientemente hábiles como para atraerse a inversores madrileños y extranjeros, aunque la crisis financiera de los años cuarenta llevó a traste la operación. No hubo más remedio que esperar a principios de los años cincuenta para retomar el proyecto, aunque esta vez con ciertas alteraciones en su trazado, ya que en lugar del Cadagua, se optó por llevar la vía por Orduña, Vitoria y La Rioja, tratando de acceder al fértil valle del Ebro. Fue en ese momento cuando el consejo de administración del Camino de Hierro Madrid-Irún por Bilbao se dirigió al Ayuntamiento de San Sebastián el 9 de marzo de 1851 para que instara a los representantes de Guipúzcoa en Cortes a que se emplearan a fondo en la defensa de esta línea, toda vez que en ese momento se estaba discutiendo en la Cámara el dictamen evacuado por la comisión de investigación encargada de preparar un proyecto de ley sobre ferrocarriles. El Ayuntamiento así lo hizo, pero la amenaza persistió ya que José de Salamanca había reclamado del Gobierno un privilegio para la construcción del camino de hierro de Alicante, lo que a la postre supondría retrasar la realización de la línea del Norte¹⁵. Sólo el buen hacer de las gestiones de los vizcaínos logró que la línea del Norte consiguiera las mismas ventajas y medios de ejecución que la de Aranjuez a Almansa¹⁶.

Al mismo tiempo, la compañía trató de implicar a los capitales de las provincias afectadas, de manera que entre el 12 y el 16 de diciembre de 1851 se reunieron en Burgos los representantes de las provincias de Valladolid, Burgos, Logroño, Álava y Vizcaya, advirtiéndose la ausencia de los comisionados de

¹⁴ Sobre esta concesión, véanse González Portilla et alii (1995), pp. 86-94; y Larrinaga (2004), pp. 696-702 y (2005b).

¹⁵ Archivo Municipal de San Sebastián (AMSS), Sec.D,Neg.13,Lib.1976, Exp.4.

¹⁶ Larrinaga (2005b), p. 86.

Guipúzcoa y Palencia. Esta última fue invitada a participar, pero no sabemos por qué no acudió. Los comisionados guipuzcoanos no acudieron porque lo que se estaba discutiendo era el trazado Bilbao-Valladolid, asunto que a ellos no les afectaba. Más aún cuando Guipúzcoa en general y San Sebastián en particular tenían asegurado el paso del ferrocarril por su territorio. En efecto, en todos los planes gubernamentales se contemplaba que la línea que alcanzara la frontera con Francia habría de pasar por San Sebastián. Aun y todo, en las Juntas Generales de 1851 se informó de que, a requerimiento del destacado político Pedro de Egaña¹⁷, se había remitido una instancia al titular del Ministerio de la Guerra para que hiciera cuanto fuera posible con vistas a satisfacer los intereses de la provincia de Guipúzcoa. La respuesta del ministro, Francisco Lersundi, elegido diputado a Cortes por el distrito de Vergara para la legislatura de 1850-1851¹⁸, no se hizo esperar, contestando que el Gobierno se proponía “mostrar en breve de una manera práctica la importancia que daba á esta interesante vía de comunicación”¹⁹. Sin duda, con apoyos tan significativos todo parecía indicar que el trazado del ferrocarril del Norte no dejaría de lado a la provincia de Guipúzcoa y menos a su localidad más importante, San Sebastián. En este sentido, la proximidad de esta ciudad a la frontera y el hecho de ser una puerta abierta a Francia y al resto de Europa parecía proporcionarle, inicialmente, una posición privilegiada en cualquier proyecto de esta naturaleza que se pudiera plantear. Desde luego, esa burguesía donostiarra antes mencionada así lo entendía y no estaba dispuesta a dejar pasar la oportunidad, tal como se tendrá ocasión de ver posteriormente. De ahí sus continuos esfuerzos por conseguir que el ferrocarril del Norte pasara por San Sebastián.

Así las cosas, los esfuerzos por conseguir capitales locales fracasaron y al final no tuvieron más remedio que acudir al banquero José de Salamanca con el objeto de atraer inversiones extranjeras para tratar de sacar adelante el proyecto (convenio del 4 de junio de 1852). No había tiempo que perder, ya que por entonces se habían iniciado las obras del ferrocarril entre Santander y Alar del Rey, donde empalmaba con el Canal de Castilla. El peligro era evidente, puesto que con una infraestructura tal, Santander tenía visos de convertirse en el gran puerto del norte de España. Con todo, Salamanca naufragó en su intento de constituir una gran compañía capaz de llevar a cabo las obras del Madrid-Irún por Bilbao y el proyecto finalmente terminó fracasando. En definitiva, fue necesario esperar a la promulgación de la ley general de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855 y a la entrada en vigor de las leyes bancarias de 1856 para que pudieran reunirse los capitales

¹⁷ Pedro de Egaña era uno de los políticos vascos más influyentes en la Corte. Político liberal moderado y fuerista, en esos momentos era diputado a Cortes por Álava, habiendo ostentado en 1846 la cartera de Gracia y Justicia. Poco después, en 1853, se haría cargo de la de Gobernación (Agirreazkuenaga (1993), pp. 333-341).

¹⁸ Urquijo (1993), p. 550.

¹⁹ *Registro de las Juntas Generales que esta M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa ha celebrado en la N. y L. villa de Motrico*, Imprenta de la Provincia, Tolosa, 1851: Junta VII, 8 de julio, p. 50. La constancia de la carta al ministro en la Junta IV, 5 de julio, p. 24.

[84]

necesarios para llevar a buen término la línea del Norte. Con la nueva ley se fraguaba un nuevo marco institucional llamado a regular cuanto tuviera que ver con los ferrocarriles en años sucesivos. Sin duda, se abría en España una nueva etapa de construcción ferroviaria. Así lo debieron entender las provincias de Álava, Vizcaya y Navarra, que veían en la construcción de la línea del Norte “un acontecimiento que va á decidir de su suerte futura”, y la comisión especial guipuzcoana encargada de presentar un dictamen sobre el ferrocarril del Norte, la cual, ante el celo de las provincias vecinas, señalaba que “se trata de la necesidad de que nos apresuremos á poseer los favores que ofrece [el ferrocarril], antes de que para nosotros desaparezcan para siempre”. Según este dictamen, Guipúzcoa no podía permanecer indiferente ante “tanto ardor” de las demás provincias, instando a la Diputación a “que procure la mas pronta construccion del ferro-carril en el pais en la manera mas conforme á sus verdaderos intereses, usando de cuantos recursos le sugieran su ilustracion y deseos del acierto”²⁰. Estaba claro que, una vez fracasado el proyecto de la línea Madrid-Irún por Bilbao, había que volver a pugnar por una línea que viera en Guipúzcoa en general y en San Sebastián en particular el camino más interesante para acceder a la frontera francesa. En consecuencia, sería necesaria una nueva movilización para conseguir que la línea que habría de unir Madrid con Francia discurriera por la capital guipuzcoana, ampliando así las perspectivas de una provincia que ya había empezado a caminar por las sendas de la modernización de la mano del desarrollo de su sector secundario. De ahí la necesidad de contar con un medio de transporte de las características del ferrocarril.

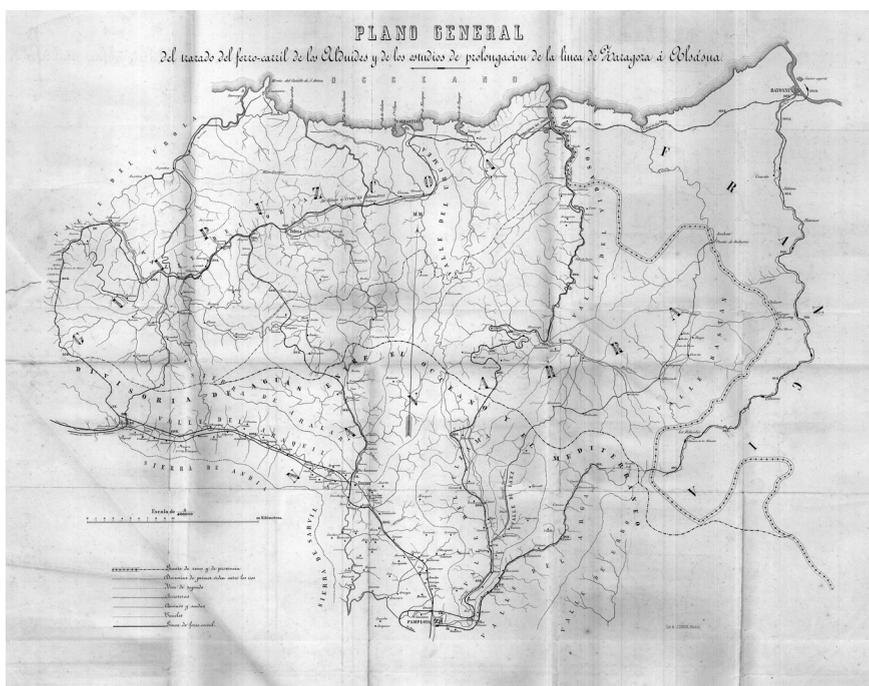
3. San Sebastián y la línea del Norte

La línea del Norte suscitó, no obstante, un debate enorme referido a su trazado definitivo, toda vez que eran muchos los intereses económicos en juego. Efectivamente, una línea tan importante como ésta no es extraño que despertara debates y rivalidades entre ciudades y provincias. El hecho de que su trazado discurriera por un sitio u otro podría tener consecuencias irreversibles para una localidad o un territorio. El miedo a la marginalidad económica estaba ahí. Al menos así lo entendieron las elites económicas y políticas de San Sebastián y de otras zonas del norte de España. En este sentido, la campaña desatada por Navarra para obtener una línea ferroviaria que la uniera a Madrid por Soria y a la frontera francesa constituyó, sin duda, la principal amenaza para San Sebastián y su puerto. De hecho, así se lo comunicaba desde Vitoria el 4 de noviembre de 1853 el Teniente de Diputado General de Álava Genaro Echavarría al Diputado General de Guipúzcoa, el marqués de Rocaverde. Aquél, ante las pretensiones navarras y ante el apoyo logrado de los periódicos “Las Novedades”, “Diario Español” y “La Nación”, había reunido a los padres de la provincia de Álava, quienes a su vez le

²⁰ *Registro de las Juntas Generales que esta M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa ha celebrado en la N. y L. villa de Hernani*, Imprenta de la Provincia, Tolosa, 1855: Junta VI, 7 de julio, pp. 29-30.

instaron a que escribiese a las Diputaciones de Guipúzcoa y Vizcaya a fin de nombrar comisionados que se desplazasen a Madrid para contrarrestar las influencias de los navarros. A los pocos días, el 8 de noviembre, Rocaverde le contestaba en una actitud un tanto confiada, señalando que finalmente la propuesta navarra terminaría por “tocar en esta Provincia” [de Guipúzcoa] antes de penetrar en Francia. Al mismo tiempo, Rocaverde dirigió un oficio el 10 de noviembre al vicepresidente de la Diputación Provincial de Navarra a propósito de este asunto, insistiendo en que la mejor manera de empalmar Pamplona con Francia y salvar la cordillera era por suelo guipuzcoano, penetrando en él por Alsasua, por ejemplo. Hasta tal punto que si Navarra se inclinaba por este planteamiento, “esta Provincia lejos de unirse á los Vizcainos y Alaveses se vería en el caso (...) de apoyar las gestiones de los comisionados” que aquella tenía en Madrid²¹.

Imagen 1. Alternativas de la línea del Norte”



Fuente: AHSS, D13,1977,2. Plano de 1861?

²¹ AMSS, Sec.D,Neg.13,Lib.1976,Exp.4.

[86]

A decir verdad, ese optimismo de Rocaverde de asegurarse el enlace entre Navarra y Francia por suelo guipuzcoano, y más concretamente por San Sebastián, no se sostenía a tenor de los hechos que se habían sucedido en los meses anteriores. Así, no deja de ser significativo que el 25 de agosto de ese mismo año de 1853 el diputado provincial Javier María Azcona hubiera sido comisionado para que, en nombre de la Diputación de Navarra, procurase ponerse de acuerdo con los ingenieros franceses que en esos momentos estaban estudiando el trazado de una posible vía férrea transpirenaica. Más aún, una Real Orden de 27 de octubre también de 1853 había autorizado a Navarra el estudio del valle pirenaico de los Alduides como posible paso de unión con territorio francés. Incluso, sólo tres días antes de la misiva de Rocaverde al vicepresidente de la Diputación navarra, Azcona se había dirigido a Isidoro Daguinet, ingeniero de caminos del distrito de Bayona, para que, a costa de la corporación navarra, se encargara de realizar a la mayor brevedad posible los estudios desde la frontera de Navarra hasta Pamplona²². Parece claro que la alternativa del valle de los Alduides iba ganando terreno, ya que los ingenieros franceses antes mencionados, incluido Daguinet, se habían inclinado por esta opción. Lo que venía a ser, a las claras, un planteamiento contrario a la querencia de Rocaverde de que la línea navarra discurriera por San Sebastián. Si no, ¿qué sentido tiene que el 13 de noviembre la Diputación Provincial de Navarra se dirigiera a los conocidos comerciantes de Bayona Émile Léon e Ignacio García para que hicieran proselitismo del ferrocarril de los Alduides? La respuesta es evidente. Navarra trataba de unir sus intereses a los de Bayona como medida de presión. Está claro que en un momento de una cierta recesión del comercio marítimo de este puerto del sur de Francia, el convertirse en el puerto de salida de una buena parte de los productos del medio Ebro resultaba cuando menos tentador para un destacado número de comerciantes locales²³. No es de extrañar, por tanto, que en la carta del 11 de noviembre de 1853 dirigida al marqués de Rocaverde por Fernando Larrainzar, vicepresidente de la Diputación de Navarra, se afirmara que “hasta que los estudios se verifiquen y la Diputación vea su resultado, todo cuanto ahora pueda decirse es prematuro y anticipado”²⁴. En definitiva, las intenciones de la Diputación de Navarra eran bien distintas a las del Diputado General de Guipúzcoa. Qué duda cabe que estamos hablando de un claro conflicto de intereses contrapuestos. Ambos territorios vieron en el ferrocarril y en el empalme con la frontera francesa una fuente de riqueza y de desarrollo económico tal que no estaban dispuestos a ceder un ápice. De hecho, movilizaron cuantos medios pudieron para tratar de influir en las autoridades pertinentes con tal de llevar a cabo su propuesta.

²² Archivo Administrativo de Navarra: DFN, CJ 40975/1: carta del 7 de noviembre de 1853 de Azcona a Daguinet. Para este asunto, véase Larrinaga (2002b), pp. 66-70.

²³ Témime (1971) y Larrinaga (2002b), cap. 5.

²⁴ AMSS, Sec.D,Neg.13,Lib.1976,Exp.4.

De ahí que, empeñada en aquella posibilidad, la Diputación Provincial de Navarra volvió a contactar con Daguenet para que redactara la memoria descriptiva del proyecto y realizara los planos pertinentes. Para abril de 1856 el proyecto estaba concluido, lo que hizo que se encendieran todas las alarmas en la ciudad de San Sebastián, que veía peligrar su privilegiada posición dentro de la línea del Norte. En efecto, si en los primeros proyectos parecía evidente que el enlace con la frontera francesa se tenía que hacer por la capital guipuzcoana, en estos momentos la cosa no estaba tan clara. Ello a pesar de que la ley general de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855 había consagrado la línea Madrid-Irún entre las prioritarias. Con todo, el empecinamiento con que los partidarios de Alduides siguieron adelante con su propuesta fue tal que el propio Diputado General de Guipúzcoa, Esteban Zurbano, en oficio de 21 de mayo de 1856, se dirigió al ministro de Fomento expresando su preocupación no sólo por la campaña que estaba llevando a cabo Bayona, tanto en Francia como en España, sino también por el posible fraccionamiento, en lo que a la licitación se refiere, del tramo de ferrocarril comprendido entre Burgos y el Bidasoa²⁵. En el fondo, Zurbano no hacía sino recoger el gran malestar existente en la ciudad ante la posible marginación de San Sebastián y de su puerto, toda vez que acababa de ser objeto de una notable mejora. Sin duda, la apuesta de la burguesía donostiarra era clara, un relanzamiento económico que pudiera apoyarse en dos infraestructuras tan importantes como eran el puerto y el ferrocarril.

Finalmente, la línea del Norte quedó dividida en tres secciones, de manera que el 23 de febrero de 1856 la segunda de ellas, la comprendida entre Valladolid y Burgos, fue otorgada a Eugenio Péreire, hijo de Isaac, y a otros socios muy ligados al Crédito Mobiliario Español y a la Compañía del Norte en los primeros años de existencia de ambas sociedades. Por su parte, la ley de 11 de julio de ese mismo año concedía a la recién constituida “Sociedad General de Crédito Mobiliario Español” las otras dos secciones, es decir, las comprendidas entre Madrid y Valladolid y entre Burgos y la frontera francesa, respectivamente. Dicha sociedad estaba auspiciada por un grupo de financieros franceses encabezados por los hermanos Péreire. En verdad, se puede decir que toda la línea quedó bajo control de esta saga de banqueros judíos, ya que por Real Orden de 20 de marzo de 1858 se aprobó la transferencia del segundo sector al Crédito Mobiliario Español. Sin duda, el hecho de que los Péreire se hicieran cargo de la línea, primero mediante el Crédito Mobiliario y después mediante la Compañía del Norte (fundada el 29 de diciembre de 1858), dio una nueva dimensión al problema, sobre todo, porque los Rothschild, sus grandes rivales, a través de la Sociedad Española Mercantil e Industrial, decidieron apoyar la alternativa de los Alduides²⁶. Como sucediera en otros lugares de Europa, el conflicto de intereses entre los Péreire y Los Rothschild estaba servido. Bajo este punto de vista, la polémica alcanzaba, pues, una dimensión inédita hasta entonces. Tal es así que a partir de este momento el debate entre

²⁵ AMSS, Sec.D,Neg.13,Lib.1976,Exp.4.

²⁶ Témime (1971), nota 1; Larrinaga (2002a), pp. 186-189; y López-Morell (2005), pp. 166-172.

[88]

los partidarios de un trazado u otro se enconó, trasladándose a la prensa y a la publicación de numerosos folletos²⁷.

También el Ayuntamiento y la Junta de Comercio de San Sebastián se movilizaron ante el temor de que pudiera ser un puerto francés (Bayona) y no un español (San Sebastián) el que lograra canalizar los tráficos comerciales de buena parte del interior peninsular²⁸. A este respecto, cabe recordar que la ley de concesión de 1856 de la línea entre Zaragoza y Pamplona fijaba que la vía que uniera ambas localidades habría de tener por objeto la unión de ambos mares en territorio español. En concreto, esto es lo que estaban defendiendo las autoridades y los comerciantes de San Sebastián. Bayona, al tratarse de un puerto francés, no podía ser una de las dos cabeceras de la línea intermarina, privilegio que, en su opinión, debería estar reservado a la capital guipuzcoana. Éste era, en opinión de los defensores de los afanes donostiarra, un argumento definitivo, ya que afectaba a los propios intereses de la economía nacional, lo cual era, a todas luces, inadmisibles. De hecho, a finales de 1857 las negociaciones entre los comisionados de la Diputación Foral de Guipúzcoa (destacando sobremanera la actuación del prócer donostiarra Fermín Lasala Collado, entonces diputado a Cortes) y los representantes del Crédito Mobiliario se intensificaron, llegando a un primer acuerdo el 19 de diciembre, comprometiéndose la primera a poner a disposición de la sociedad 25 millones de reales en tres series de obligaciones al portador al 6% de interés anual a cambio de que el Crédito impulsara la construcción de la línea entre Irún y Villafranca, toda vez que fuera aceptada por el Gobierno. Adquiría, además, el compromiso de prolongar la línea hasta Zumárraga. Por lo demás, el plazo establecido era de cuatro años contados desde que el Gobierno aprobara la mitad del trazado²⁹.

Para llevar a cabo la suscripción de semejante suma, la Diputación extraordinaria del 20 de noviembre de 1857 había decidido hacer una invitación general a todas las corporaciones y ayuntamientos de la provincia y una invitación particular a todos los electores para diputados a Cortes y demás pudientes que residieran en Guipúzcoa pero que no figuraban en las listas electorales. Cabe resaltar, pues, el papel de la Diputación Foral de Guipúzcoa como agente económico dinamizador, plenamente identificada con los intereses de la burguesía donostiarra y muy consciente de los beneficios que el trazado del ferrocarril podría traer no sólo para San Sebastián, sino para el conjunto de la provincia. Así mismo, se decidió que se crearan comisiones en Guipúzcoa, Madrid, Bayona, Burdeos, París, Londres, La Habana, Puerto Rico, Veracruz, México, Montevideo, etc. para que se encargaran de la distribución de las invitaciones y se hicieran cargo de las suscripciones. La

²⁷ A este respecto, véanse Témime (1971); Esarte (1982), cap. VII; y Larrinaga (2002b), cap. 4.

²⁸ Este pensamiento quedó perfectamente articulado en la "Representacion elevada á S. M. la Reina por el Ayuntamiento y la Junta de Comercio de San Sebastian sobre la via ferrea del Norte y la de los Alduides".- Imprenta de I. R. Baroja; San Sebastián 1857 (en AMSS, Sec.D,Neg.13,Lib.1976,Exp.4).

²⁹ Para las negociaciones y para el convenio entre la Diputación de Guipúzcoa y el Crédito Mobiliario, véase AMSS, Sec.D,Neg.13,Lib.1976,Exp.6.

comisión de San Sebastián se compondría del diputado general de ese partido, del Ayuntamiento y de la Junta de Comercio, mientras que en los demás pueblos guipuzcoanos, estas comisiones estarían formadas por los ayuntamientos respectivos con los diputados de partido correspondientes, quienes recorrerían los pueblos de su distrito para favorecer la suscripción. Semejante movilización es un claro indicio de la trascendencia que el asunto tenía para el comercio y a industria donostiarra. De esta guisa, estas comisiones, así como las del extranjero, se entenderían directamente con la Diputación, mientras que las de Ultramar lo harían con la Junta de Comercio, la cual, a su vez, lo haría con la corporación provincial. De hecho, la Junta de Comercio elaboraría una lista con todos aquellos residentes en Ultramar que, en su concepto, podrían participar en esta suscripción, expresando en ella las relaciones que tenían con la provincia. De esta manera la Diputación podría extender las invitaciones particulares al efecto³⁰. Como puede comprobarse, la Diputación llevó a cabo un gran despliegue para conseguir que la suscripción fuera un éxito, como, de hecho, así fue. Para ello se consiguió movilizar a todas aquellas personas interesadas en el bienestar y desarrollo de la provincia, fueran residentes en la propia Guipúzcoa o fuera de ella³¹. Muy probablemente estaríamos ante una prueba del prestigio y del fortalecimiento que el ente foral había logrado en las décadas centrales del siglo XIX³².

Todo parecía apuntar a que San Sebastián había salvado su posición, pero en verdad no fue así, ya que el 3 de mayo de 1858 el navarro conde de Guendulain, ministro de Fomento del gabinete presidido por Istúriz, presentó a las Cortes un proyecto de ley sobre el ferrocarril de los Alduides. Su discusión fue de tal envergadura que desembocó en una crisis ministerial, dando paso a un nuevo ejecutivo presidido por O'Donnell, partidario de seguir adelante con el proyecto del Crédito Mobiliario. Para el caso que nos ocupa, el 22 de junio de ese mismo año comenzaron las obras del trozo comprendido entre San Sebastián y Tolosa, por la mañana en esta localidad y por la tarde en la capital guipuzcoana³³.

De esta forma, aprovechando la nueva coyuntura, el 15 de octubre también de 1858 un segundo acuerdo entre la Diputación de Guipúzcoa y el Crédito otorgaba otros 8 millones de reales para el tramo entre Villafranca y Zumárraga, comprometiéndose la compañía a llevar la línea hasta el límite con Navarra³⁴. Con esta

³⁰ AMSS, Sec.D,Neg.13,Lib.1976,Exp.6.

³¹ Recientemente Aranburu e Intza (2006) han llevado a cabo un exhaustivo análisis sobre esta suscripción, demostrando la gran cantidad de personas que se vieron implicadas en la operación y el éxito de la misma. Aquí simplemente nos interesa citar a los principales suscriptores (aparte de la Diputación con 4 millones de reales), sobresaliendo Fermín Lasala con 2 millones, José Ramón Iglesias y José María Artola (Perú) con 1 millón, respectivamente; con medio millón José Antonio Múrua (propietario y comerciante de Hernani), José Manuel Collado (comerciante y político de San Sebastián), Luis Mariátegui (propietario y político de Tolosa) y Anselmo Arroyabe (de San Sebastián); y con 400.000 reales la casa de comercio donostiarra Hermanos Brunet.

³² Este fenómeno ha sido bien estudiado para Vizcaya por Pérez Núñez (1996), parte II.

³³ Sobre el comienzo y desarrollo de las obras en San Sebastián, véase Muñoz (2004), pp. 193 y ss.

³⁴ Dicho convenio puede consultarse en AMSS, Sec.D,Neg.13,Lib.1976,Exp.6.

[90]

operación, las autoridades guipuzcoanas se aseguraban no sólo que la línea discurreniera por San Sebastián, sino también que abarcara la mayor parte de territorio de la provincia posible. En ese momento sí parece que se había removido todo posible obstáculo a la construcción de una vía férrea que recalara en San Sebastián. La batalla contra la alternativa de los Alduides estaba ganada y las obras de construcción de la vía férrea en la provincia de Guipúzcoa avanzaron a buen ritmo, abriéndose al servicio el tramo entre Beasain y San Sebastián el 1 de septiembre de 1863³⁵. Por fin, la inauguración de toda la línea entre Madrid y la frontera tuvo lugar el 15 de agosto de 1864 en San Sebastián en presencia del rey consorte Francisco de Asís. Al fin y al cabo, el ferrocarril del Norte implicaba no sólo la conexión de Madrid con París, sino también la de España con el resto de Europa. Suponía la primera línea internacional del país. De suerte que los esfuerzos de la burguesía donostiarra no habían caído, en modo alguno, en saco roto. Había costado, pero finalmente la amplia movilización que se vivió a favor del ferrocarril en toda la provincia consiguió resultados muy positivos, desbaratando finalmente las pretensiones navarras de hacer pasar la línea del Norte por Pamplona y los Alduides hasta Bayona. Posiblemente, como ya se ha advertido antes, la identificación de los intereses donostiarras con los nacionales debió haber jugado un papel decisivo en el trazado definitivo de la línea.

4. La necesidad de un tranvía en San Sebastián

Ahora bien, el interés por los caminos de hierro en San Sebastián no se limitó únicamente a lo hasta ahora mencionado, es decir, a formar parte de la línea del Norte, o lo que es lo mismo, a convertirse en el puerto del Océano. Desde fechas muy tempranas se vieron las potencialidades de este nuevo medio de transporte basado en los raíles para tratar de unir los dos elementos de comunicación más importantes de la ciudad, el puerto y el ferrocarril. De ahí la relevancia que pronto se le daría al tranvía. En este sentido, se cumpliría el patrón de desarrollo de las primeras líneas de tranvía apuntado en su día por John P. McKay, según el cual éstas servirían para conectar la estación de ferrocarril con el centro antiguo, que era precisamente donde se ubicaba el puerto donostiarra. Posteriormente, como se verá, la referencia ya no fue el puerto de San Sebastián, sino el de Pasajes, situado a unos pocos kilómetros de la capital guipuzcoana³⁶.

Por supuesto, nos estamos refiriendo a esa primera generación de tranvías hipomóviles que se desarrollaron en algunas ciudades españolas en los setenta y los ochenta. En este sentido, San Sebastián fue una ciudad media pionera en lo que a la implantación de este medio de locomoción se refiere. No en vano, la posibilidad de establecer un “carril” de estas características parece remontarse a la primavera de 1858, cuando se suscitó el debate sobre el lugar idóneo para ubicar la

³⁵ AMSS, Sec.D,Neg.13,Lib.1976,Exp.11: oficio del gobernador de Guipúzcoa al alcalde de San Sebastián de 31 de agosto de 1863.

³⁶ McKay (1976), p. 17.

estación del ferrocarril Madrid-Irún³⁷. En verdad, se debían referir a un ferrocarril hipomóvil. Sin duda, para San Sebastián, la unión de la línea ferroviaria con el puerto resultaba de especial importancia y así lo entendió el arquitecto Antonio Cortázar, ganador del concurso celebrado con vistas a la ejecución del ensanche de la ciudad. Las “Bases” del concurso establecidas por el Ayuntamiento tenían muy en cuenta las características económicas de San Sebastián, volcada entonces en la actividad comercial portuaria. Pues bien, Cortázar insistió decididamente en la potenciación de esta actividad comercial, haciendo especial hincapié en el “enlace” entre la estación de la Compañía del Norte y el puerto. La especificación de tal enlace aparece en un plano suyo fechado el 13 de julio de 1863 en el que se plantean dos posibles variantes de ferrocarril³⁸. Se correspondía, además, con otra circunstancia apuntada en su día por McKay, cual es el hecho de que en distintas localidades europeas la llegada de los tranvías coincidió con proyectos de renovación urbana que implicaban la destrucción de las viejas murallas y la apertura de *boulevares*³⁹. Es lo que sucedió precisamente en San Sebastián, donde el decreto de derribo de sus fortificaciones abrió paso a su ensanche.

No obstante, a pesar de la insistencia del Ayuntamiento de San Sebastián y de la Diputación Foral de Guipúzcoa, la Compañía del Norte se desentendió de la construcción del puente y de la vía férrea del puerto, argumentando la escasez de dicho tráfico. Por eso fue el propio Ayuntamiento el que se decidió a hacerse cargo del proyecto. De hecho, el 29 de mayo de 1865 se dirigió a la corporación provincial solicitando que este asunto fuera tratado en Juntas Generales, ya que, sobre un cálculo aproximativo de 125.000 duros, solicitaba a la Provincia una subvención de 35.000, bien entregando dicha cantidad, bien garantizando sus intereses y el tanto de amortización que se fijase para la construcción del tranvía⁴⁰. Como era de esperar, el asunto fue tratado en las Juntas que se celebraron en Villafranca en los meses de junio y julio, reconociendo la comisión de Obras Públicas en su descargo del 4 de julio la utilidad de dicha vía férrea y la necesidad de que el proyecto se estudiase detenidamente, tratando de combinar el ahorro con la buena ejecución. Asimismo, recomendaba la formación de una asociación entre la Diputación, el Ayuntamiento y el comercio de San Sebastián, invitando a la Compañía del Norte y contribuyendo todos a partes iguales para cubrir los gastos de construcción y conservación de la obra. Por último, la comisión insistía en la necesidad de la sociedad de limar las posibles dificultades que podrían surgir con el Gobierno o con la “Empresa de la carretera de San Sebastián” y de fijar unas tarifas que, cubiertos los gastos de conservación, pudieran asegurar siquiera un 3% de beneficio, pudiéndose elevar hasta un 4% en el caso en que fuera necesario para la constitución de la sociedad.

³⁷ AMSS, Sec.D,Neg.13,Lib.1976,Exp.10.

³⁸ Cortázar (1864), pp. 9-10. Para el plano, véase AMSS, Sec. D, Neg. 3, Lib. 1760, Exp. 3.

³⁹ McKay (1976), pp. 15-18.

⁴⁰ AMSS, Sec.D,Neg.14,Lib.1975,Exp.21

[92]

Este descargo, efectivamente, fue aprobado por la Junta, insistiendo en que, antes de implicar a la Diputación, el Ayuntamiento y el comercio de San Sebastián debían allanar cualquier dificultad que pudiera producirse con la mencionada empresa⁴¹, ya que su propuesta implicaba una modificación en el trazado de la carretera general.

En verdad, la voluntad del Ayuntamiento por sacar adelante el proyecto era tal que no dudó en encargar a Francisco Lafarga la realización de un anteproyecto el 17 de junio de ese mismo año. Considerando que no hacía mucho se habían hecho obras de reforma muy importantes en el puerto y que se habían derribado las murallas, para la corporación municipal estaba claro que debía establecerse una vía de comunicación directa entre el puerto y la estación de ferrocarril, tal como ya se ha mencionado. Dicho anteproyecto estuvo finalizado para el 15 de marzo de 1866 y se adaptaba bien al plan de ensanche de Cortázar. Resumiendo, la vía de este ferrocarril con fuerza animal partiría de los muelles del puerto y enlazaría con la línea de ferrocarril en un punto más avanzado que la estación del Norte, en las proximidades de la casa de la Misericordia. La vía se dispondría sobre traviesas de dimensiones ordinarias, es decir, como las del ferrocarril del Norte, optándose por un puente de hierro, de los llamados de celosía y a pocos metros del puente de piedra de Santa Catalina⁴².

Finalmente el proyecto de Lafarga no se construyó, en buena medida para tratar de evitar los posibles problemas que pudieran surgir con la “Empresa de la carretera de San Sebastián”. Tampoco favoreció a su materialización el elevado coste del puente sobre el río Urumea planteado por Lafarga⁴³. Tal vez incluso se podría pensar en unos intereses económicos más ocultos relacionados con las posibilidades que ofrecía el vecino puerto de Pasajes, en esos momentos anegado, como ya se ha dicho. Por ejemplo, las autoridades guipuzcoanas no fueron ajenas a esta nueva necesidad y en las Juntas Generales de Segura de 1861 se habló ya de la posible recuperación de este puerto, presentándose un dictamen elaborado por una comisión especial encargada de estudiar la invitación que el director de Obras Públicas había dirigido a la Provincia sobre la posible ejecución de determinadas obras en este puerto⁴⁴. Más aún, en 1863 se dieron instrucciones a los ingenieros de caminos de las Provincias Vascongadas para que llevaran a cabo un estudio a tal efecto. Pues bien, fruto de este trabajo fue un voluminoso anteproyecto firmado el 25 de diciembre de 1866 y cuyo autor debió ser el propio Lafarga.

⁴¹ *Registro de las Juntas Generales que esta M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa ha celebrado en la N. y L. villa de Villafranca el año de 1865*, Imprenta de la Provincia, Tolosa, [1865?], Junta VIII, pp. 66-67.

⁴² AMSS, Sec.D,Neg.14,Lib.1975,Exp.21: proyecto de tranvía de Francisco Lafarga.

⁴³ Muñoz (2004), pp. 241.

⁴⁴ *Registro de las Juntas Generales que esta M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa ha celebrado en la N. y L. villa de Segura el año de 1861*, Imprenta de la Provincia, Tolosa, 1861, pp. 28-31.

Así las cosas, hubo que esperar a la constitución definitiva de la “Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes” en 1871 y a la conclusión de la Segunda Guerra Carlista para tener constancia de una nueva iniciativa tranviaria en la ciudad. En concreto, el 17 de noviembre de 1877 Emilio Rotondo Nicolau solicitaba la autorización para el establecimiento de un tranvía que uniera alguno de los puntos más importantes de la ciudad, como el paseo de la playa, el puerto o la estación de ferrocarril, prolongándose su trazado hasta el puerto de Pasajes. Por esas mismas fechas Juan Enrique O’Shea, presidente de la “Compañía General Española de Tramvías”⁴⁵, con sede en Madrid, solicitó de la Diputación un tranvía que, recorriendo La Concha de San Sebastián, iba a parar a Rentería y Pasajes, demandando del Ayuntamiento la concesión de la parte urbana de dicho trazado. En concreto, la línea iría por la avenida de la Libertad y por determinadas calles del ensanche (Hernani, Garibay, Churruca, Elcano, Oquendo y Alameda)⁴⁶. Sin duda, la gran novedad de ambas propuestas radicaba no tanto en la parte urbana, sino en la extensión de la línea a Pasajes, cuyo puerto, en efecto, estaba en plena fase de recuperación, toda vez que el de San Sebastián no daba más de sí. En el lapso de unos años se había cambiado la perspectiva, habiendo dejado de ser el puerto donostiarra ese codiciado elemento de progreso de mediados de la década de 1860. Sin lugar a dudas, ahora el gran puerto de la ciudad y de toda la provincia debía ser el de Pasajes. Tan próximo a la ciudad y con una ensenada que presentaba amplias posibilidades para el tráfico marítimo, no cabía duda de que Pasajes tenía que convertirse en el puerto comercial e industrial por excelencia de la provincia⁴⁷.

⁴⁵ En esos momentos esta compañía era concesionaria de dos líneas de tranvía, la Madrid-Leganés y la Madrid-Real Sitio del Pardo (Compañía General de Tramvías: *Memoria leída en la junta general del 26 de junio de 1878*.- Oficinas de la Compañía General Española de Tramvías; Madrid 1878.)

⁴⁶ AMSS, Sec.D,Neg.14,Lib.1978,Exp.1.

⁴⁷ Para la consolidación de Pasajes como puerto industrial, véase Larrinaga (2007b)

[94]

Movimiento general del puerto de Pasajes entre 1879 y 1891

Año	Movimiento (Tm)	Nº índices
1879	53.410	100,00
1880	74.651	139,76
1881	103.052	192,94
1882	108.884	203,86
1883	126.151	236,19
1884	144.201	269,98
1885	196.574	368,04
1886	176.805	331,03
1887	231.630	433,68
1888	211.277	395,57
1889	246.032	460,64
1890	223.297	418,08
1891	356.735	667,91

Fuente: elaboración propia a partir de las *Memorias* de la “Sociedad de Fomento del puerto de Pasajes” y de la “Sociedad general del Puerto de Pasajes”.

De ambas propuestas el Ayuntamiento pareció inclinarse por la segunda, aunque instó a la compañía a introducir alteraciones en el trazado con el objeto de que los vecinos de la Parte Vieja pudieran beneficiarse igualmente de este nuevo medio de transporte. La compañía estuvo de acuerdo con estas modificaciones y así se lo comunicó al Ayuntamiento el 22 de enero de 1878. Esta compañía llegó a conseguir además la concesión de la línea San Sebastián-Pasajes-Rentería, lo que, sin duda, influyó para que la comisión de Obras del Ayuntamiento de San Sebastián se inclinara por esta opción, tal como lo reconocía en su informe del 26 de febrero. Informe aprobado por el Ayuntamiento al día siguiente. Inmediatamente, el 1 de marzo, se formalizaba el contrato entre ambas partes ante el notario José Francisco Orendain⁴⁸. Con todo, para que este contrato surtiera los efectos necesarios era preciso obtener la aprobación del Ministerio de Gobernación, que no llegó hasta la promulgación de la Real Orden de 16 de abril de 1879⁴⁹.

Dicha tardanza se justifica por algunos problemas surgidos entre la corporación municipal y la empresa concesionaria. Por un lado, respecto al propio trazado por las calles de la ciudad. Por otro, porque para la formación del proyecto la compañía no tuvo en cuenta el Reglamento para la ejecución de la ley de

⁴⁸ AMSS, Sec.D,Neg.14,Lib.1978,Exp.1.

⁴⁹ AMSS, Sec.D,Neg.14,Lib.1978,Exp.2: doc.11.

Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 publicado el 24 de mayo de 1878. Además, la renovación del consejo de administración en junta general extraordinaria del 10 de enero de 1879 y el propio cese el 18 de enero de O'Shea y su sustitución por Vicente Mogorrón también pudieron haber influido en semejante retraso. Finalmente, la mencionada Real Orden de 16 de abril parecía marcar ya el inicio de las obras, que debían haberse comenzado en julio y finalizado tres meses más tarde. Pues bien, aquellas no dieron principio porque el contratista José Espinosa no cumplió con los términos del acuerdo establecido con la compañía, circunstancia por la cual fue llevado a juicio. La compañía entonces no tuvo más remedio que solicitar al Ayuntamiento una prórroga⁵⁰, frustrándose finalmente la operación.

Así las cosas, el 14 de mayo de 1881 el empresario Nicolás Urgoiti presentó una nueva propuesta de tranvía para San Sebastián⁵¹. Ésta tampoco salió adelante, ya que cuando estaba en trámites de aprobación el ingeniero de Madrid Ramón Díaz Maroto presentó un nuevo proyecto⁵², haciendo que Urgoiti optara finalmente por retirar su proposición⁵³. Hecho, por lo demás, que no consiguió que la iniciativa de Díaz Maroto prosperase, puesto que fue rechazada por la comisión de Obras del Ayuntamiento debido a los fallos de cálculo existentes, al trazado planteado y a su elevado coste.

5. Un tranvía a tracción animal

Con todo, a pesar de estos fracasos, lo cierto es que la posible construcción de un tranvía entre la capital guipuzcoana y Rentería pasando por el puerto de Pasajes suscitó un nuevo interés a mediados de esa misma década. En concreto, el 4 de marzo de 1884 Luis Capistou se dirigía al Ayuntamiento de San Sebastián en nombre del comerciante bilbaíno Eusebio García Lejarraga, concesionario del tranvía de San Sebastián a Pasajes y Rentería por aprobación de la Diputación, para comunicar su intención de empezar cuanto antes los trabajos preparatorios referidos a la trama urbana del trazado de dicho tranvía. Ahora bien, además de Eusebio García, el burgalés Donato Gómez Trevijano también presentó su propio proyecto de tranvía⁵⁴. Lo que provocó que ambos trazados fueran analizados no sólo por el arquitecto municipal, sino también por las comisiones de Obras, Policía Urbana y Policía Rural. En verdad, en su informe del 5 de junio de 1884 el arquitecto municipal no se decantaba ni por uno ni por otro, aunque parece detectarse una cierta inclinación por el de Gómez Trevijano. Por eso resultan de mayor interés los informes de las tres comisiones mencionadas. Así, la de Obras indicaba que era preferible la red urbana del de Gómez Trevijano, si bien recono-

⁵⁰ AMSS, Sec.D,Neg.14,Lib.1978,Exp.2: doc.16.

⁵¹ AMSS, Sec.D,Neg.14,Lib.1978,Exp.3.

⁵² AMSS, Sec.D,Neg.14,Lib.1978,Exp.4.

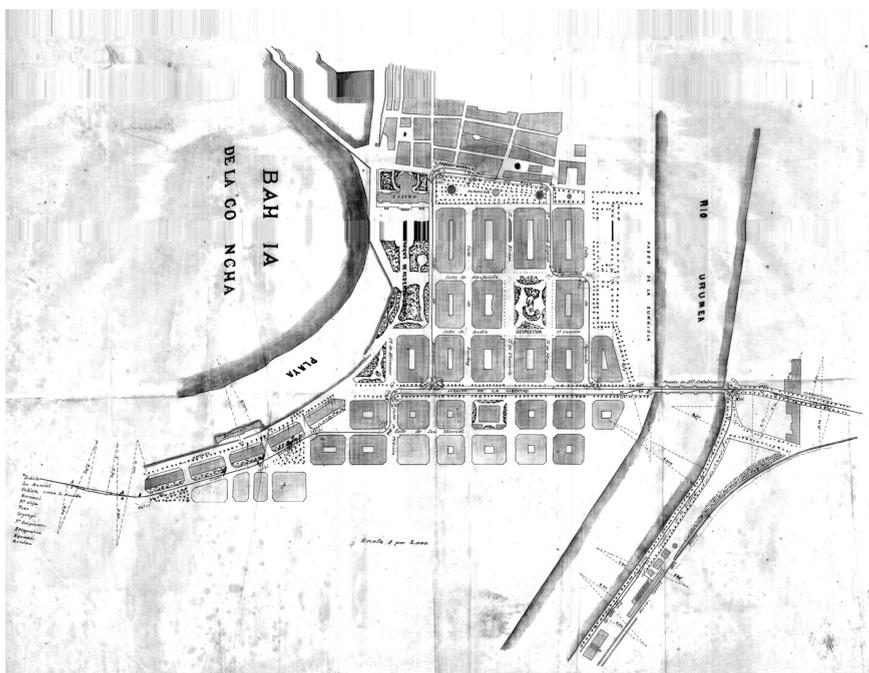
⁵³ AMSS, Sec.D,Neg.14,Lib.1978,Exp.3.

⁵⁴ AMSS, Sec.D,Neg.14,Lib.1978,Exp.5.

[96]

cía el mérito del proyecto de García por incluir el barrio del Antiguo y porque salvaba mejor la pendiente de Miracruz, cerca de Pasajes, disminuyendo así el tiempo del recorrido. Por eso terminaba por recomendar el trazado de García siempre que se incluyeran las modificaciones propuestas por la comisión de Policía Urbana⁵⁵. Precisamente, esta comisión se decantaba por el trazado de Gómez Trevijano porque su recorrido en la parte urbana presentaba mejores condiciones bajo el punto de vista de la comodidad del vecindario. Por su parte, la comisión de Policía Rural se posicionó a favor del proyecto de García, ya que su propuesta llegaba hasta el barrio del Antiguo y la de Gómez Trevijano no. Por lo demás, y en cuanto al sistema de locomoción se refiere, en el proyecto de Gómez Trevijano se planteaba la posibilidad de introducir la tracción a vapor en caso de que el transporte de viajeros y mercancías aumentase considerablemente.

Imagen 2. Tranvía a tracción animal



Fuente: AHSS, D13,1978,6.

⁵⁵ Me veo obligado a rectificar lo afirmado en Larrinaga (1999), p. 129, donde por confusión se dice que la comisión de Obras apoyó el trazado de Gómez Trevijano, ya que, si bien lo reconocía como preferible, finalmente optó por el de Eusebio García.

Así las cosas, por orden de la Dirección General de Obras Públicas del 26 de noviembre de 1885, se resolvió, de acuerdo con el dictamen emitido por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, reconocer como preferente para la aprobación del tranvía de San Sebastián a Rentería por el puerto de Pasajes el proyecto de Eusebio García por sus mejores condiciones técnicas, aunque sujetándose, eso sí, al itinerario que acordase el Ayuntamiento de San Sebastián, como, de hecho, así se hizo⁵⁶. Por fin, y tras muchos años intentándolo, parecía que la capital guipuzcoana podría dotarse de un tranvía. En efecto, en 1886 fue aprobado el trazado propuesto por Eusebio García Lejarraga, uno de los impulsores del tranvía entre Bilbao y Las Arenas⁵⁷. Movido con fuerza animal, el nuevo tranvía atravesaba la ciudad de E a O tocando algunos de sus puntos más emblemáticos, como La Concha o el Boulevard, dirigiéndose hasta Pasajes y Rentería, dos localidades guipuzcoanas especialmente importantes desde el punto de vista económico⁵⁸. De esta forma, el itinerario urbano fue abierto al público el 18 de julio de 1887, no poniéndose en explotación toda la línea hasta 1890⁵⁹. Para sacar adelante el proyecto se había constituido el 28 de agosto de 1886 la sociedad anónima “Compañía del Tranvía de San Sebastián”, a cuyos socios fundadores cedía Eusebio García su concesión. Con un capital de 1.250.000 pesetas repartidas en 2.500 acciones nominativas, entraron a formar parte de la misma algunos de los miembros más destacados de la burguesía local, implicándose una vez más en un proyecto considerado fundamental para el progreso de una ciudad entonces en pleno crecimiento⁶⁰.

Por lo tanto, el tranvía de San Sebastián se unía a esa primera generación de tranvías a tracción animal que se habían instalado en España a partir fundamentalmente de los años setenta, siendo en 1871 y 1872 cuando se inauguraron los primeros en Madrid y en Barcelona, respectivamente. Estaríamos hablando, pues, de varias décadas de retraso en el caso español respecto de la primera línea pro-

⁵⁶ AMSS, Sec.D,Neg.14,Lib.1978,Exp.5.

⁵⁷ Cava y Martín (2000), pp. 19-20.

⁵⁸ Barcenilla (1998).

⁵⁹ AMSS, Sec.D,Neg.14,Lib.1978,Exps.5 y 6.

⁶⁰ Sada (1987), pp. 55-59. Los estatutos de la sociedad han sido recogidos en *Ibidem*, pp. 71-79. El primer consejo de administración lo integraron Ramón Brunet Prat, presidente; José Brunet Bermingham, vicepresidente; Atanasio Osácar Urrutia, Eusebio García Lejarraga, Luis Calisalvo Echeandía, Fermín Machimbarrena, Manuel José Arsuaga, José María Elizarán y Francisco Egaña, vocales; y Blas Escoriaza, secretario. En concreto, nos encontramos con los miembros de la Casa Brunet, cuyos intereses en el comercio, la industria y la banca guipuzcoanas son bien conocidos o comerciantes tan importantes en la ciudad de San Sebastián como Atanasio Osácar, Luis Calisalvo o Francisco Egaña, partícipes en diferentes proyectos empresariales de la Guipúzcoa de la Restauración. Para un análisis más en profundidad de tales conexiones económicas, véanse Gárate (1976 y 1986); Gárate y Martín Rudi (1995); y Larrinaga (1999). Aquí simplemente baste recordar que algunos de esos apellidos se repiten en el listado de suscriptores de acciones de la sociedad del alumbrado de gas de marzo de 1861 [listado publicado por Larrinaga (1994), pp. 117-118]. Aunque, a diferencia de otras ciudades como La Coruña, que más tarde se mencionará, en San Sebastián no se puede hablar de una concentración empresarial de la economía local.

[98]

puesta por el ingeniero francés Alphonse Loubat, inventor del carril de ranura en condiciones de ser empotrado en el pavimento, en Nueva York en 1852, aunque fue en la década de 1870 cuando numerosas ciudades europeas apostaron por este nuevo medio de transporte urbano⁶¹. A decir verdad, tampoco fueron muchas las urbes españolas que se dotaron de tranvía⁶². Tal vez el largo tiempo que necesitó desde que se planteó la idea de un “carril” en 1858, fecha ciertamente temprana, hasta su puesta en marcha, pueda resultar llamativo, aunque no fue algo exclusivo de San Sebastián. Quizás un caso parecido lo tendríamos en Granada, donde también en los años cincuenta, en concreto en 1854, el propio Alphonse Loubat consideró que esta capital andaluza habría de ser una de las urbes españolas idóneas para recibir su invento en breve plazo, de manera que Granada figura formalmente entre las primeas ciudades de España en acoger la idea de un tranvía, aunque, en realidad, los proyectos se sucedieron “en una cansina sucesión que no llegó a hacerse realidad hasta 1904”⁶³.

Por su parte, en Zaragoza, donde en 1871 tuvo lugar la primera tentativa para la instalación de una red tranviaria de tracción animal, hubo que esperar hasta 1885 para que se diera el impulso definitivo a este nuevo medio de locomoción⁶⁴. Con todo, atendiendo a ciudades españolas más próximas a San Sebastián, nos encontramos, por ejemplo, con el caso de Santander, donde en una fecha tan temprana como 1875 comenzó el servicio público del “Ferrocarril de El Sardinero”, conocido como el tranvía de la costa o de Gandarillas, por ser este empresario su promotor. Impulsado en un comienzo a mulas, en 1877 se introdujo la tracción a vapor. Esto fue, sin duda, una novedad importante, ya que la segunda línea tranviaria de esta ciudad, la explotada por la “Sociedad Anónima Tranvía Urbano”, constituida en 1883, fue explotada en un principio mediante yeguas⁶⁵. En Bilbao fue el corredor de cambios Miguel Atristáin quien en 1875 presentó al Ayuntamiento de esa capital su solicitud de tranvía urbano, obteniendo la autorización correspondiente por Real Orden de 19 de diciembre de 1876, estableciéndose a partir de este momento este nuevo sistema de transporte a tracción animal que recorría los muelles bilbaínos de la margen derecha, ciertas calles del Casco Viejo y terminaba en la estación del Norte. También en una ciudad media como Pamplona se sucedieron sendos proyectos en 1876 (tranvía) y 1883 (ferrocarril económico), sin que finalmente salieran adelante. Más tardíos y, por lo tanto, más próximos al caso de San Sebastián, fueron los de Tarragona, cuya primera propuesta de tranvía, de la mano de Cristòfol Juandó, tuvo lugar en 1881, debiendo aguardar a 1883 para que se aprobara un segundo proyecto y se constituyera la empresa “Tranvía de Tarragona”, y Gijón, donde no fue hasta 1890 cuando empezó a circular el primer tranvía de la ciudad. En otra ciudad media, con caracterís-

⁶¹ McKay (1976), pp. 14 y ss.

⁶² Coronas (2007), pp. 123-127.

⁶³ Núñez (1999), p. 22.

⁶⁴ Peña y Valero (1985), pp. 7-9.

⁶⁵ Ayuntamiento de Santander (1987), pp. 9-21.

ticas parecidas a San Sebastián, Alicante, hubo que esperar a 1883 para que se presentara una primera instancia solicitando la autorización pertinente para realizar los estudios de varias líneas de tranvía urbano. Esta propuesta fracasó y la capital alicantina no contó con un primer tranvía con motor de sangre hasta la tardía fecha de 1892. En La Coruña aún se tardó más, ya que, pese a que las primeras propuestas de tranvía datan de los años setenta del siglo XIX, sin embargo, hubo que esperar a 1901 para que finalmente se constituyera la “Compañía de Tranvías de La Coruña” con un capital local que nos habla de la concentración empresarial existente en la economía local. Un capital que tampoco se pretendía tan cuantioso (350.000 pesetas), habida cuenta de que se optó por un tranvía de sangre porque las necesidades de inversión en este caso eran mucho menores⁶⁶.

Por todo lo cual, San Sebastián no constituye en modo alguno un caso aislado en el panorama urbano español de finales del siglo XIX. Además, si tenemos en cuenta las dos causas apuntadas por el profesor Coronas a la hora de explicar por qué se frustraron los proyectos de tranvías urbanos de una ciudad media como era Burgos (su dimensión poblacional y la existencia de algún recurso especial que se encontrara a cierta distancia del núcleo urbano)⁶⁷, nos encontramos con que en San Sebastián se dio un aumento de población estimable (lo mismo que en las localidades próximas de Pasajes y Rentería)⁶⁸ y el puerto de Pasajes estaba lo suficientemente lejos de la ciudad como para justificar la construcción de un tranvía, así como el propio barrio del Antiguo, situado al otro lado de la bahía de La Concha y caracterizado por la instalación de numerosas fábricas y talleres. Aunque más allá de la talla inicial de una ciudad, la rentabilidad de una empresa tranviaria parece estar más relacionada con la evolución ulterior de la aglomeración, de modo que el éxito de aquella dependería, sobre todo, del grado y del ritmo de modernización global de la economía local⁶⁹.

6. La introducción de la electricidad en los tranvías de San Sebastián

Tras estas primeras experiencias tranviarias en España, fue a partir de 1896 cuando comenzó la electrificación de las redes existentes y la concesión de otras nuevas con tracción eléctrica desde el principio, cuando en Europa este tipo de tracción había empezado a difundirse a comienzos de esa misma década⁷⁰. En este caso San Sebastián supo estar atenta a esta importante innovación tecnológica y

⁶⁶ Véanse, para Bilbao, Cava (1990), pp. 23 y ss.; para Pamplona, Idoate (1984); para Tarragona, González Masip (2001), pp. 9-20; para Gijón, Alvargonzález (1990), p. 20; para Alicante, García Ortells (2007); y para La Coruña, Martínez (dir.), cap.1.

⁶⁷ Coronas (2007), p. 142.

⁶⁸ Por lo que a la población de hecho se refiere, San Sebastián pasó de 29.047 h en 1887 a 49.008 en 1910; Pasajes de 1.744 a 3.571 en las mismas fechas; y Rentería de 3.683 a 5.527 [Castells (1987), pp. 176-177].

⁶⁹ González y Núñez (2007), p. 99. Para Andalucía, véase Núñez y González (2008) y para la modernización de San Sebastián, Larrinaga (1999).

⁷⁰ Núñez (2001), p. 262.

[100]

adoptarla tempranamente. De hecho, en 1897 ese sistema de tracción animal fue sustituido por otro eléctrico de cable aéreo, contratando su instalación a la “Compagnie de l’Industrie Electrique” de Ginebra. En concreto, el 22 de agosto se procedió a la inauguración del tranvía eléctrico en la capital guipuzcoana, de manera que para el 28 de octubre de ese mismo año la tracción de sangre había sido sustituida en toda la línea (10.711 metros)⁷¹. La capital guipuzcoana se convertía así en la primera ciudad española en sustituir por completo la tracción animal por la eléctrica. Por lo demás, para poder hacer frente a esta nueva etapa, la junta general extraordinaria de accionista de la “Compañía del Tranvía de San Sebastián”, celebrada el 6 de diciembre de 1896, acordó aumentar su capital mediante la creación de 1.200 obligaciones que importaban 600.000 pesetas al interés anual del 4,5% y amortización gradual en 40 años. Poco después, una nueva junta general extraordinaria que tuvo lugar el 28 de noviembre de 1897 decidió incrementar esta suma hasta las 950.000 pesetas mediante la emisión de otras 700 obligaciones en las mismas condiciones⁷².

Se trataba, sin lugar a dudas, de un avance muy notable, sobre todo, si tenemos en cuenta que fue entre 1898 y 1914 cuando tuvo lugar el proceso de electrificación de los tranvías españoles⁷³. Asimismo, fue en la década de los noventa cuando empezó a generalizarse la electrificación de los tranvías europeos o los sudamericanos, por ejemplo⁷⁴. No en vano las ventajas de la tracción eléctrica sobre la animal resultaban evidentes. Por ejemplo, se consideraba que no consumían más fuerza que la imprescindible, frente a la tracción de sangre, que requería el mismo número de animales de tiro fuera o no el coche cargado. Además, poseía más elasticidad y una mayor capacidad de transporte, pudiendo agregarse unidades de refuerzo a los coches motores en caso de necesidad. A su vez, eliminaba las continuas compraventas de ganado, su entretenimiento, la indeterminación permanente del coste de los piensos y su creciente carestía. Además, la tracción eléctrica presentaba ventajas indiscutibles en lo referente a policía urbana, resultando más higiénico e incluso más seguro, al disponer del recurso de dar la contramarcha en caso de peligro. Por último, se suprimían también los encuarteres, frecuentes en muchas poblaciones⁷⁵.

Dicho esto, parece ser que Bilbao y San Sebastián fueron pioneras en la implantación de la electrificación tranviaria. En el caso vizcaíno una Real Orden de 29 de abril de 1889 autorizaba la electrificación del tranvía de Bilbao a Santurce, aunque su instalación definitiva no tuvo lugar hasta 1896. Se trataba, sin duda, de una auténtica novedad en España, para lo cual fue necesario contar con capital alemán y técnicos de la AEG⁷⁶. A pesar de este notable avance, la red urba-

⁷¹ Sada (1987), pp. 133-136.

⁷² *Ibidem*, p. 148.

⁷³ Núñez (1999), p. 28.

⁷⁴ McKay (1976) y Lewis (2008).

⁷⁵ Alvargonzález (1990), p. 89.

⁷⁶ Cava (1990), p. 107; Cava y Martín (2000), pp. 29-30; y Olaizola (2002), pp. 12-14.

na de Bilbao, sin embargo, se electrificó años más tarde, siendo la primera línea la de Achuri-Ensanche (1907). Para entonces, el tranvía urbano de la capital vizcaína había sido traspasado a la sociedad “Tramways et Electricité de Bilbao”, con domicilio en Bruselas⁷⁷. Tras Bilbao y San Sebastián, serían Madrid en 1898 y Barcelona en 1899 las primeras ciudades españolas en tomar ejemplo de las capitales vascas.

Por lo que a nosotros nos interesa, habiendo quedado San Sebastián un tanto rezagada a la hora de establecer el tranvía de tracción animal, sin embargo, fue pionera en lo que a la electrificación de la línea se refiere. Aquí estribaría una diferencia sustancial con lo que sucedió en otras ciudades medias españolas. Retomando el bien estudiado caso de Gijón, en esta ciudad hubo que esperar hasta el 26 de mayo de 1908 para que se constituyera la “Compañía Arrendataria de los Tranvías de Gijón”, filial de la sociedad “Compagnie d’Electricité Thomson Houston de la Méditerranée”, con sede en Bruselas, con vistas a la implantación de la tracción eléctrica en esta importante localidad asturiana. Un poco antes, en 1902, se había iniciado la primera electrificación de la red tranviaria de Zaragoza, coincidiendo con un proceso de modernización en este medio de transporte debido a la intervención en la compañía del tranvía del capital aragonés en detrimento del capital belga. Por su parte, en otra localidad del Cantábrico, en Santander, en 1898 la empresa belga “Société des tramways de Santander et du Sardinero” logró hacerse con el tranvía de la costa y con el urbano, inaugurándose a partir de ese momento la era de los tranvías eléctricos en esa ciudad. Por su parte, a mediados de la década de 1890 la empresa “Tranvía de Tarragona” inició los contactos con “Thomson Houston” pensando en el cambio de la tracción animal por la eléctrica y en un posible traspaso de la concesión, toda vez que la iniciativa de un tranvía en esta capital había respondido más a una ilusión que a una necesidad. Ni el volumen de población ni su dinámica urbana requerían un sistema de transporte como el tranvía. De hecho, la empresa jamás obtuvo beneficios durante los años que estuvo en funcionamiento, lo que hizo que las pérdidas no cesaran de aumentar. En tal situación la operación de la electrificación no prosperó y el Ayuntamiento decidió en 1898 la incautación de los bienes de la compañía. En La Coruña, por su parte, desde 1903 se empezó a hablar de la posibilidad de electrificar el servicio, pero los problemas financieros abortaron la operación. Ni siquiera la cesión del negocio a un grupo belga entre 1906 y 1909 permitió cumplir dicho deseo. Con la recuperación de la compañía por el capital local volvió a plantearse la necesidad de la tracción eléctrica, radicando el problema en la inversión y en las dificultades para obtener financiación. Esto explica semejante tardanza, no inaugurándose la nueva línea electrificada entre Puerta Real y Monelos y la estación ferroviaria hasta el 1 de octubre de 1913. En Alicante, sin embargo, esta electrificación no dio comienzo hasta fechas tan tardías como los años veinte, cuando la compañía “Tranvías y Electricidad”, creada en 1923 como filial de la “Société Hispano-Belge de Tramways et Électricité”, absorbiera las empresas

⁷⁷ Cava (1990), caps. 7 y 8.

[102]

tranviarias de Murcia y Alicante⁷⁸. Este caso puede ser en buena medida revelador y viene a señalar que la electrificación estuvo, sobre todo, relacionada con el uso real del tranvía, presentando San Sebastián en 1932 la elevada cifra de 200,9 viajes per capita frente a los 43,8 de Granada, 57,7 de Cádiz, 33,9 de Valladolid, 79,4 de Santander, 129,1 de La Coruña, 90,3 de Alicante, 80,4 de Gijón, 89,5 de Oviedo o 46,8 de Ferrol⁷⁹.

No obstante, posiblemente lo más importante en el caso de la capital guipuzcoana fuera que la “Sociedad del Tranvía de San Sebastián” se constituyó con capital local (1.250.000 pesetas de capital social, como ya se apuntado), a diferencia de lo que sucedió en otras muchas ciudades españolas, en las que los capitales invertidos en este medio de transporte fueron fundamentalmente foráneos, lo que provocó en muchos casos que tales tranvías terminaran por ser controlados por grandes grupos financieros extranjeros especializados en la gestión de empresas del sector⁸⁰. Esto se explica precisamente por la gran cantidad de capital inmovilizado que se precisaba, por la complejidad tecnológica y por la mayor experiencia gestora en este tipo de empresas por parte de los grandes grupos. De ahí que el papel desempeñado por la iniciativa extranjera antes de la Primera Guerra Mundial fuese tan importante⁸¹. Bajo este punto de vista, pues, el caso de San Sebastián reviste un interés añadido por este empeño del capital local, algo que ya se había dado en otros tipos de servicios urbanos, como fuera el caso del gas, por ejemplo⁸². Se trataría de un intento, una vez más, de no quedar sometidos a las necesidades de empresas foráneas más atentas a sus particulares intereses que a los propios de los ciudadanos donostiarras. Muy probablemente, las experiencias de otras ciudades, cuyos problemas e incluso enfrentamientos con dichas compañías fueron frecuentes, debieron servir de acicate para esta movilización de los capitales locales.

7. El ferrocarril de vía estrecha llega a San Sebastián

Por lo demás, y como ya se ha constatado, gracias a su posición estratégica junto a la frontera, San Sebastián se había convertido en un punto de cierta importancia dentro de la línea del Norte. De hecho, este ferrocarril había cubierto las necesidades de San Sebastián y de su comarca en tanto en cuanto las unía a

⁷⁸ Véanse, para Gijón, Alvargonzález (1990), p. 91; para Zaragoza, Peña y Valero (1985), p. 25; para Santander, Ayuntamiento de Santander (1987), pp. 33-35; para Tarragona, González Masip (2001), pp. 27-45; para La Coruña, Martínez (dir.) (2006), caps. 2 y 3; y para Alicante, Martínez (2007).

⁷⁹ Monclús y Oyón (1996), pp. 225 y 227.

⁸⁰ Véanse, entre otros, Broder (1981); Costa Campí (1981), pp. 70-75; Núñez (1991); y Martínez (2003).

⁸¹ Martínez (2002), p. 149.

⁸² Larrinaga (1994). De hecho, algunos apellidos del consejo de administración de la “Sociedad del Tranvía de San Sebastián” se repiten entre los suscriptores de acciones de la sociedad del alumbrado de gas de 1861.

Francia y a la meseta castellana. Sin embargo, el desarrollo económico experimentado por Guipúzcoa tras la Segunda Guerra Carlista hizo que durante el último tercio del siglo XIX se volviera a despertar en la provincia una nueva fiebre de construcción ferroviaria. Aunque esta vez, y dado el éxito que había tenido en otros puntos de Europa, se recurrió a la vía estrecha, de manera que lo que en un principio nació como consecuencia de un imperativo topográfico, pronto se convirtió en norma por los menores costes que implicaba la vía de ancho métrico⁸³. Precisamente, en Guipúzcoa se produjo una fuerte expansión de este tipo de vías férreas, llegando a desempeñar un papel de especial importancia en el desarrollo económico de la provincia y en la articulación de su territorio⁸⁴.

Como un ejemplo de lo que estamos diciendo, y ateniéndonos a la cronología escogida en este trabajo, conviene citar el ferrocarril de Elgóibar, es decir, la línea comprendida entre Málzaga y la capital donostiarra. Por supuesto, no nos interesa entrar ahora en la complicada historia de la concesión y construcción de esta línea, por otro lado bien estudiada por el profesor Ormaechea⁸⁵. Sí conviene recordar, sin embargo, que, pese a que los primeros pasos del proyecto se remontan a 1890, la vía no pudo abrirse en su totalidad hasta el 1 de enero de 1901. Una vía especialmente importante porque conectaba a San Sebastián con la costa (por ejemplo, con el incipiente núcleo turístico de Zarauz), con el afamado balneario de Cestona y con algunas poblaciones del interior que en esos momentos estaban empezando a industrializarse, como eran los casos de Azcoitia o de Elgóibar. Además, en Málzaga esta línea se unía a la de Durango-Zumárraga, también de vía estrecha y abierta en 1889, lo que permitió el empalme entre San Sebastián y Bilbao por vía estrecha y pasando por la destacada localidad de Eibar. De hecho, al poco de concluirse la línea de Elgóibar, se empezó a estudiar la conveniencia de llegar a una fusión con el ferrocarril de Bilbao a Durango y con el de Durango a Zumárraga, operación que terminó cuajando en 1906, dando lugar a la nueva “Compañía de los Ferrocarriles Vascongados”.

Dividida en tres secciones, el 3 de agosto de 1893 entraba en servicio el tramo comprendido entre Elgóibar y Deva y el 9 de abril de 1895 se puso en explotación el sector Zarauz-San Sebastián. En el caso que nos ocupa⁸⁶, la compañía concesionaria se dirigió en 1891 al Ayuntamiento de San Sebastián solicitando una subvención, bien en metálico, bien en terrenos propiedad del municipio. En principio, las comisiones de Obras y Hacienda del Ayuntamiento parecían predisuestas a la concesión de dicha ayuda, aunque reconocían que la situación económica del erario municipal no era la más idónea, debido a las muchas obras comprometidas o en proyecto. Así pues, sólo veían factible contribuir con la cesión de una faja de terreno en el barrio de San Martín, en la orilla izquierda del río Urumea, para la

⁸³ Macías (1994), p.15. Para una visión actualizada de los ferrocarriles de vía estrecha en España, véase Muñoz Rubio (dir.) (2005).

⁸⁴ Véanse Novo (2005); Larrinaga (2006), cap. 3; y Olaizola (2007).

⁸⁵ Ormaechea (1989), cuarta parte: cap.3.

⁸⁶ Para este aspecto nos hemos basado en el estudio de Muñoz (2004), pp. 291-336.

[104]

construcción de la estación. Ésta quedaría así ubicada en el punto más céntrico de la ciudad, contribuyendo, según la empresa concesionaria, a su embellecimiento y a una revalorización de los terrenos municipales contiguos a la estación. Una estación cuyas dimensiones, aspecto y decoración fueran acordes con su emplazamiento, lo que implicaba un elevado coste de la misma, así como la necesidad de llevar a cabo numerosas expropiaciones en la zona, todo lo cual encarecía enormemente el proyecto. De ahí que la compañía solicitara del Ayuntamiento un incremento de su subvención, algo que finalmente no consiguió, por lo que aquella se vio obligada a renunciar al proyecto.

Aquí radicó la causa de que finalmente la estación fuera construida en el barrio de Amara, no en el centro de la población, aunque sí en sus cercanías. De esta forma el proyecto resultaba más económico y los sacrificios exigidos al Ayuntamiento menores. En efecto, la compañía solicitó la cesión gratuita de dos manzanas (8.825 m²) para la instalación de la estación, pero las comisiones de Obras y Hacienda entendieron que esta cesión era demasiado gravosa para los intereses municipales, de manera que recomendaba la transferencia gratuita de 2.000 metros cuadrados únicamente. La compañía podría ocupar temporalmente la superficie que estimase necesaria en esas dos manzanas, sin que dicha ocupación implicase la transmisión de dominio y debiendo pagar un canon al Ayuntamiento. Eso sí, una vez concluidas las obras de toda la línea, el Ayuntamiento adjudicaría gratuitamente a la compañía los mencionados 2.000 metros cuadrados. En cualquier caso, y sin entrar en mayores detalles sobre los problemas que trajo consigo la ubicación definitiva de dicha estación, lo relevante aquí es que al inaugurarse en siglo XX San Sebastián contaba con una nueva línea férrea y con las potencialidades que ésta suponía (por sus conexiones con el interior de la provincia, Vizcaya y Francia), tal como se demostró en las primeras décadas del siglo XX.

Conclusiones

A tenor de lo expuesto en este trabajo es posible hacer hincapié en el tesón puesto por las instituciones locales y por la burguesía donostiarra por conseguir que un medio de transporte como el ferrocarril no dejara de lado a San Sebastián. Es cierto que desde que se planteó la línea Madrid-Irún por Bilbao San Sebastián entró en todas las combinaciones de los trazados propuestos. Sin embargo, cuando en la década de los cincuenta se suscitó con especial fuerza la posibilidad de que se construyera una línea ferroviaria por los Alduides, dichas instituciones y burguesía iniciaron una activa campaña de defensa de sus intereses. A todas luces, la posibilidad de quedar marginada dentro del sistema ferroviario español fue lo que justificó semejante campaña. Había la sensación de que aquella ciudad o provincia que se viera desprovista del ferrocarril caería en la más absoluta marginalidad. Y San Sebastián y Guipúzcoa algo sabían de eso, ya que, en virtud del mantenimiento de su sistema foral, su puerto se había visto privado de las medidas liberalizadoras impuestas en el último tercio del siglo XVIII con los puertos ame-

ricanos. Sin duda, la burguesía donostiarra no estaba dispuesta a dejar pasar una oportunidad como la ofrecida por el ferrocarril, ya que suponía una mejora sustancial de sus comunicaciones con el norte de Castilla y con el país vecino. Era necesario sacar partido a una localización geográfica estratégica. Más aún cuando se estaba planteando la posibilidad de establecer una línea intermarina que sirviera para unir ambos mares, el Cantábrico y el Mediterráneo. De ahí el éxito de las negociaciones entabladas por la Diputación Foral de Guipúzcoa con la Compañía del Norte y de la suscripción de acciones del ferrocarril.

Igualmente, en este mismo deseo de mejora del sistema de comunicaciones cabe interpretar la implantación del tranvía. Un tranvía que, como ya se ha dicho, se planteó ligado al propio ferrocarril y con el deseo de acercar el puerto a la vía férrea. No se trataba, pues, de un mero medio de transporte interno, sino que su planteamiento respondía a una estrategia económica mucho más profunda. Por eso, una vez que se inició la recuperación del puerto de Pasajes, se optó claramente por llevar la línea a esta localidad. Si el puerto de San Sebastián no servía, el de Pasajes sí. Bastaba simplemente con llevar el tranvía hasta él. Se pretendía seguir mejorando la canalización de flujos de mercancías y de pasajeros en una comarca marcada ya inequívocamente por la diversificación y el crecimiento económicos, así como por un claro aumento demográfico. Y si bien es verdad que su implantación como tal fue tardía, lo cierto es que fue una de las primeras ciudades españolas en incorporar la tracción eléctrica como un nuevo síntoma de mejora de un servicio urbano con el que no contaron la mayor parte de las urbes del país. Una vez más ese deseo de apostar por las buenas comunicaciones debió presidir esta actuación. Deseo igualmente palpable en la expansión de las líneas férreas de vía estrecha que se dio en Guipúzcoa en los años finales del siglo XIX y principios del XX. En definitiva, se trataba de un síntoma más de la modernización que estaba experimentando la provincia en general y su capital en particular durante estos años.

[106]

Bibliografía

- AGIRREAZKUENAGA, Joseba (1993): “Egaña Díaz de Carpio, Pedro”, en VVAA: *Diccionario biográfico de los parlamentarios de Vasconia*, Parlamento Vasco, Vitoria.
- ALEMANY, Joan (1991): *Los puertos españoles en el siglo XIX*, CEHOPU, Madrid.
- ALVARGONZÁLEZ Ramón María (1990): *Los tranvías de Gijón*, Compañía de Tranvías de Gijón, Gijón.
- ARANBURU, Pello Joxe e INTZA, Luis M^a (2006): *La construcción, evaluación y consecuencias del Ferrocarril del Norte en Gipuzkoa*, t.I, Eusko Tren, [San Sebastián].
- ASTIAZARAIN, M^a Isabel (1998): *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- AYUNTAMIENTO DE SANTANDER (1987): *Historia de los transportes urbanos de Santander*, Ayuntamiento de Santander, Santander.
- BARCENILLA, Miguel Ángel (1998): *La “pequeña Manchester”. Origen y consolidación de un núcleo industrial guipuzcoano. Errenteria (1945-1905)*, Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián.
- BRODER, Albert (1981): *Le rôle des intérêts étrangers dans la croissance économique de l’Espagne du XIXe siècle*, Tesis de Estado inédita, Universidad de País I.
- CASTELLS, Luis (1987): *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración, 1876-1915*, UPV y Siglo XXI, Madrid.
- CAVA, Begoña (2000): *Historia del tranvía urbano en la villa de Bilbao (1884-1954)*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao.
- CAVA, Begoña y MARTÍN, Miguel (2000): *Breve historia del transporte urbano de Bilbao*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao.
- CALVO, María Jesús (1983): *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- CORONAS, Luis Javier (2007): “Los proyectos de tranvías urbanos en Burgos, 1892-1926. Un adelanto que ya poseían capitales de menor importancia”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº12.
- CORTÁZAR, Antonio (1864): *Memoria descriptiva del Proyecto de Ensanche de San Sebastián presentado al concurso con el lema “Porvenir”*, Imprenta de I. R. Baroja, San Sebastián.
- COSTA CAMPÍ, M^a Teresa (1981): “Iniciativas empresariales y capitales extranjeros en el sector servicios de la economía española durante la segunda mitad del siglo XIX”, *Investigaciones Económicas*, nº14.

- ESARTE, Pedro (1982): *El ferrocarril europeo de Navarra*, Pamplona.
- GÁRATE, Montserrat (1976): *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián.
- GÁRATE, Montserrat (1986): “Cambios urbanos y transformaciones económicas en la sociedad donostiarra durante la primera mitad del siglo XIX”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, cuad.3-4.
- GÁRATE, Montserrat y MARTÍN RUDI, Javier (1995): *Cien años de la vida económica de San Sebastián*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- GARCÍA ORTELLS, Virginia (2007): “El primer tranvía urbano de Alicante: Los Nueves”, en Aguilar, Inmaculada (coord.): *El tranvía de Alicante. Pasado y futuro*, Generalitat Valenciana, Valencia.
- GONZÁLEZ, Luis y NÚÑEZ, Gregorio (2007): “Les tramways et l’histoire des villes d’Andalousie”, *Histoire, Économie et Société*, nº2.
- GONZÁLEZ MASIP, Albert (2001): *El tranvía de Tarragona*, ed. del autor, Barcelona.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel et alii (1995), *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- IDOATE, Carlos (1984): “Proyecto de tranvía para el servicio de estaciones y mercados de la ciudad de Pamplona”, *Príncipe de Viana*, nº172.
- IZAGUIRRE, Ricardo (1933): *Estudios acerca de la bahía de San Sebastián*, Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, Pasajes de San Pedro.
- LARRINAGA, Carlos (1994): “Los orígenes del gas en San Sebastián (1860-1871). El proceso administrativo”, *Mundaiz*, nº47.
- LARRINAGA, Carlos (1999): *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- LARRINAGA, Carlos (2002a): “El ferrocarril del Norte y su enlace transpirenaico a mediados del siglo XIX”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº3-4.
- LARRINAGA, Carlos (2002b): *Entre Irún y los Alduides. El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX*, Casino de Irún, Irún.
- LARRINAGA, Carlos (2004): “La configuración de la red ferroviaria del País Vasco a mediados del siglo XIX. Perspectivas y coyunturas”, en *Josep Fontana. Història i projecte social*, Crítica, Barcelona.
- LARRINAGA, Carlos (2005a): “Comercio con América y traslado de aduanas. El nacimiento del liberalismo económico en la primera mitad del siglo XIX”, *Anales de Historia Contemporánea*, nº21.
- LARRINAGA, Carlos (2005b): “La “Concesión Vascongada” y los antecedentes de la línea ferroviaria del Norte (1844-1855)”, *Espacio, Tiempo y Forma (Serie Historia Contemporánea)*, t.17.

[108]

- LARRINAGA, Carlos (2006): *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa: autonomía administrativa y modernización económica durante la Restauración (1875-1902)*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- LARRINAGA, Carlos (2007a): *El ingeniero de caminos Manuel Peironcely (1818-1884). Modernización y obra pública en la España del siglo XIX*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco, Bilbao.
- LARRINAGA, Carlos (2007b): “Pasaia, 1861-1926: nacimiento y consolidación de un puerto industrial”, en D. Zapirain (coord.): *Patrimonio industrial en Pasaia: Defensa y difusión*, Ayuntamiento de Pasaia, Pasaia.
- LEWIS, Colin M. (2008): “Capital, tecnología y nacionalismo: economía política de los tranvías urbanos en América Latina, 1850-1940”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº14.
- LÓPEZ-MORELL, Miguel Á. (2005): *La Casa Rothschild en España*, Marcial Pons, Madrid.
- MACÍAS, M^a Olga (1994): *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco*, Universidad del País Vasco, Bilbao
- MARTÍN RAMOS, Ángel (2004): *Los orígenes del ensanche Cortázar de San Sebastián*, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona.
- MARTÍNEZ, Alberte (2002): “Las empresas de tranvías en Madrid, del control extranjero a la municipalización, 1871-1948”, en Benegas, Manuel; Matilla, M^a Jesús y Polo, Francisco (dirs.): *Ferrocarril y Madrid. Historia de un progreso*, Ministerio de Fomento y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- MARTÍNEZ, Alberte (2003): “Belgian investment in tramways and light railways. An international approach, 1892-1935”, *Journal of Transport History*, 24, nº1.
- MARTÍNEZ, Alberte (dir.) (2006): *Compañía de Tranvías de La Coruña (1876-2005)*, Lid, Madrid.
- MARTÍNEZ, Alberte (2007): “Tramways Électriques d’Alicante: la tardía electrificación a cargo del capital belga”, en Aguilar, Inmaculada (coord.): *El tranvía de Alicante. Pasado y futuro*, Generalitat Valenciana, Valencia.
- McKAY, John P. (1976): *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton University Press, Princeton.
- MONCLÚS, Francisco Javier y OYÓN, José Luis (1996): “Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s.XIX-finales s.XX”, *Ciudad y Territorio*, XXVIII.
- MUÑOZ Fermín (2004): “El ferrocarril en San Sebastián. 1851-1925”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº38.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel (dir.) (2005): *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2 t.

- NOVO, Pedro A. (2005): “Luces y sombras de una red ferroviaria en el País Vasco”, en Muñoz, Miguel (dir.) (2005): *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, t. 1.
- NÚÑEZ, Gregorio (1991): “Fuentes belgas sobre la electrificación de los tranvías españoles. El *Recueil Financier* de Bruselas”, *Revista de Historia Económica*, 9 (3).
- NÚÑEZ, Gregorio (1999): *Railes en la ciudad. Ciudad y empresa en torno a los tranvías en Granada*, Ayuntamiento de Granada y Caja General de Ahorros de Granada, Granada.
- NÚÑEZ, Gregorio (2001): “Modernización de las ciudades españolas durante la crisis política de la Restauración”, *Ciudad y Territorio*, XXXIII, nº128.
- NÚÑEZ, Gregorio y GONZÁLEZ, Luis (2008): “Los tranvías en la historia andaluza: aproximación al ciclo de vida de los servicios municipales”, en *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- OLAIZOLA, Juanjo (2002): *Los tranvías de Bilbao*, Eusko Tren, [Bilbao].
- OLAIZOLA, Juanjo (2007): *El ferrocarril de Bilbao a San Sebastián*, Eusko Tren, [D.L. San Sebastián].
- ORMAECHEA, Ángel M^a (1989): *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, ET/FV, Bilbao.
- ORMAECHEA, Ángel M^a (1999): “Los ferrocarriles vascos: una necesidad de las burguesías comercial y minera”, en Muñoz, M., Sanz, J. y Vidal, J. (eds.): *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998*, I.C. Juan Gil-Albert, CAM y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid 1999.
- OTAZU, Alfonso (1982): *La burguesía revolucionaria vasca a fines del siglo XVIII*, Txertoa, San Sebastián.
- PEIRONCELY, Manuel (1855): “Descripción del puerto y de las obras en construcción”, *Revista de Obras Públicas*, nº6, 15 de marzo.
- PEÑA F. Javier y VALERO, José M. (1985): *Los tranvías de Zaragoza*, Diputación Provincial de Zaragoza, Zaragoza.
- PÉREZ NÚÑEZ, Javier (1996): *La Diputación Foral de Vizcaya. El régimen foral en la construcción del Estado liberal (1808-1868)*, Centro de Estudios Constitucionales, Madrid.
- RODRÍGUEZ RANZ, José Antonio *et alii* (2003): *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa. 3/ 1833-1937*, Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián.
- SADA, Javier (1987): *Compañía del Tranvía de San Sebastián, 1887-1987*, Compañía del Tranvía de San Sebastián, [San Sebastián].
- TÉMIME, Émile (1971): “La question du chemin de fer des Aldudes (1856-1858) et *Le Courrier de Bayonne*”, en *Actes de Quatre-vingt-quatorzième Congrès National des Sociétés Savantes*, Bibliothèque Nationale, Paris.

[110]

URQUIJO, José Ramón (1993): “Lersundi Hormaechea, Francisco”, en VVAA: *Diccionario biográfico de los parlamentarios de Vasconia*, Parlamento Vasco, Vitoria.

VVAA (1998): *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Anaya, Madrid, 2 t.