

Proyecto del tranvía de San Sebastián

Donostiako tranbiaren proiektua

Veamos, a continuación, cómo fue la Memoria presentada ante las autoridades competentes por don Eusebio García, y cuáles las razones expuestas para convencerlas de que su proyecto era el adecuado y, por ello, el que debía recibir la correspondiente licencia.

«No es el proyecto que tenemos el honor de someter a la aprobación de la Superioridad uno de tantos pensamientos iniciados solamente para satisfacer la vanidad o el interés de una localidad determinada: es, también, una obra de alta conveniencia general y de necesidad reconocida.

Y no es porque falten medios de comunicación entre la capital de Guipúzcoa, el puerto de Pasages y la industrial villa de Rentería; pues aparte de que la distancia que separa los puntos extremos no excede de ocho kilómetros, se hallan además enlazados por una espaciosa y bien conservada carretera de primer orden, por el ferrocarril del Norte con estación en cada uno de los tres puntos, y por la vía marítima, si bien esta última es la que menos ventajas ofrece en la actualidad.

Pero todos estos medios, aunque eficaces y poderosos, no bastan hoy a satisfacer las necesidades desarrolladas por razón de las circunstancias especiales que concurren en la localidad de que nos ocupamos.

Ikus dezagun ondoren nolakoa izan zen Eusebio García jaunak agintarien aurrean aurkeztutako Txostena, eta zeintzu, baimena lortu zezan bere proiektua egokiena zela esanez azaldutako arrazoiak.

Ez da Agintarien aurrera eramateko ohorea dugun proiektu hau norberaren harrotasuna edo inongo herriren interesa asetzeko burutzen den asmoa: aitoritutako beharra eta herri premia ere bada berau.

Eta ez da Gipuzkoako hiriburutik Pasaiaiko portura edo Errenteria industriatsura komunikabiderik falta delako; ez bai dute hartarainoko aldea hartzen bi muturren arteko 8 kilometroek, eta gainera lehen mailako errepide zabal batek elkartzen ditu, hiru puntuetan geltokia duen Norteko trenak eta gaur egun abantaila gutxien eskaintzen duten itsas-bideak.

Bainan bide guzti hauek, indartsu eta eragikorak izanik ere, ez dira nahikoa aipatutako herrian sortu den egoera bereziaren beharrak asetzeko.

Donostiaren hazitze harrigarria, urte zati handia bertan bizimodua ematen duten bertako kanpokoen eraginez; Pasaiaiko badiak hartutako garrantzia, ez bakarrik portua Kantauriko babes eta seguruena delako, baizik eta merkatal ikuspuntutik hartuta, milaka tone-

El asombroso engrandecimiento de San Sebastián, producto del constante favor dispensado por la gran concurrencia de nacionales y extranjeros que han elegido aquella población como residencia obligada de una buena parte del año; la extraordinaria importancia adquirida por la bahía de Pasages, no sólo como el único puerto de refugio seguro del Cantábrico, sino bajo el punto de vista comercial, donde el movimiento es hoy de muchos miles de toneladas; y finalmente el notable desarrollo alcanzado por la industria de Rentería en su diversidad de manufacturas y fabricaciones, han establecido una dependencia tan íntima entre los tres pueblos y se hallan de tal manera ligados los intereses respectivos de cada uno, que la conveniencia de estrechar y reducir la distancia que los separa se ha convertido en una necesidad imperiosa, cada día más sentida.

Que las actuales vías de comunicación no pueden llenar satisfactoriamente este cometido, lo ha demostrado la opinión unánime y repetidamente manifestada, no sólo de la población fija sino del gran número de viajeros que todos los años visitan aquella región.

Las condiciones en que los transportes se hacen por las carreteras son harto conocidas de todos para que nos detengamos a exponer sus inconvenientes: más actividad y más economía ofrece a estas operaciones el ferro-carril, pero el corto número de trenes que durante el día circulan y el tiempo reglamentario que es preciso guardar para las expediciones, tampoco reportan ventaja alguna cuando se trata de un recorrido de tan pequeña extensión.

San Sebastián, Pasages, Rentería y la numerosa población rural que entre los tres pueblos se halla, necesitan hoy otro medio de locomoción, cuya eficacia se armonice más con las circunstancias; un medio que ofrezca comodidad, economía, rapidez y sobre todo que se halle siempre dispuesto, que sea susceptible de multiplicarse cuando las necesidades lo exijan.

Este medio, que al favorecer tan directamente los intereses comerciales y fabriles de la localidad puede desarrollar un movimiento de consideración en la masa flotante que hasta ahora se ha visto poco menos que forzada a permanecer inmóvil dentro del recinto limitado por el Urumea y la Concha, es el proyecto del tranvía que tenemos el honor de presentar a la aprobación, y cuya utilidad creemos suficientemente demostrada con las breves consideraciones que preceden.

DESCRIPCION DEL PROYECTO

Expuesto el objeto de esta vía y señaladas las ventajas de su establecimiento, procede determinar los puntos obligados a que ha de sujetarse el trazado para llenar satisfactoriamente su cometido y responder a los resultados que con él se pretende alcanzar.

Teniendo este tranvía el doble carácter de urbano y rural, forzoso es disponerlo de modo que pueda prestarse a las combinaciones necesarias para el mejor servicio de la población, sin perjudicar en lo más mínimo el movimiento directo del resto del camino.

Para esto consideramos como línea general la que arrancando de el Antiguo, se dirige por el Paseo de la

ladatan neurtzen den mugimenduaren eraginez; eta azkenik Erreterriako industriak lortutako garapena fabrikazio eta eskulanetan, elkarren arteko lotura utziezina ezarri diete hiru herrioi, bakoitzaren interesak elkar jotzen dutelarik, guzti horrek ekarri die distantzia laburtu beharra egunetik egunera nahi ta ezko premiatzat hartuz.

Oraingo komunikabideek ez dituztela betebeharririk asetzen guztien iritziak erakutsi du, ez bakarrik bertan bizi direnenak, eskualde horretan urtero bisitari diren bidaiari ugariak ere aho batez aitortzen baidute hori.

Errepideaz baliatuz egin ohi diren garraioen kondizioak aski ezagunak dira denontzat desegokitasunak aipatzen hasteko: mugimendu haundiagoa eta ekonomia hobea eskaintzen du trenak, baina hain ibilera laburrari etekin eskasa damaiote bai egunean zehar ibiltzen diren tren urriek eta berdin bidalketak legez egiteko galdu behar den denbora ere.

Donostia, Pasaia, Erreterriak eta hiruren artean bizi diren baserriar biztanle ugariak, beste ibilpideak behar dituzte, eragikorragoak eta gaur egungo premietara makurtuko direnak; eroso, azkarra eta ekonomikoa izango den garraioa eta batez ere beti prest eta egoerak hala eskatzen duenean gehiagotu eta ugalduko dena.

Baliabide hau dugu, herritarren merkatal eta lan interesak zuzenean zainduz, orain arte Kontxa eta Urumea tartean hesiturik eta mugitu ezinik egon den biztanlegoa mugimendu larrian garatuko duena: tranbiaren proiektua da, aurkezteko ohorea duguna eta baliagarritasuna erakutsitako azalpenetan finkatzen dioguna.

PROIEKTUAREN DESKRIBAPENA

Baliabide honen helburua adierazi eta gero, ezartzearen abantailak ere azalduz, trenbideak behar dituen puntu finkoak izendatu beharra dago garraio lanetan espero den etekina lortu ahal izateko.

Nekazal eta giro hiritarrean mugituko denez, bietara jarri eta egokituko dira bere ibilerak, zerbitzu publikoaren konbinaketak ipiniz bere egitekoak ondo bete dituzan, errepidearen gainontzeko mugimenduan trabak ezarri gabe.

Horregatik bide orokortzat jotzen dugu Antiguotik irtenda Kontxan zehar Alderdi Eder lorategia, Boulevard, Pozo kalea, Zurriolako pasealekutik Santa Katalina zubiraino doana. Gero Irungo errepedetik Ategorrietara segitzen du eta hemen eskuin aldera hartzen Miracruzarako tarte aldapatsua uztearren, trenbidearen parean Herrerako zubian errepidea berriro hartzeko Kaputxinotako gainpera ailegatuz, gain hori ere aldapuztearren zeharkatuz.

Sare urbanoaren bideak hauek dira berez: 1. kilometrotik Kontxako pasealekutik Zubieta, Easo, Askatasunaren Hiribidea eta Santa Katalina zubira doana, Norteko tren estazioan amaitzeko; Hernani kaletik Zumardia eta Okendo kalera doana Askatasun Hiribidekoarekin lotzeko, zubitik hurbil; eta azkenik Boulevard eta Zumarditik bertatik Ijentea kalean zehar kaiera doana.

Concha, parque de Alderdi Eder, Boulevard, calle del Pozo, paseo de la Zurriola al puente de Santa Catalina. Sigue después por la carretera de Irún hasta Ategorrieta, donde se separa a la derecha con el fin de evitar la violenta subida del alto de Miracruz, se desarrolla por las inmediaciones de la vía férrea, para volver a tomar la carretera en el puente de la Herrera, y continúa por ella hasta el pie del alto de Capuchinos, que también se contornea con igual objeto, para reducir en lo posible las grandes pendientes.

Las líneas de la red urbana propiamente dichas son: la que desde el kilómetro 1 en el paseo de la Concha se bifurca por las calles de Zubieta, Easo, Avenida de la Libertad y puente de Santa Catalina, hasta terminar en la estación del ferro-carril del Norte; la que desde la calle de Hernani se desarrolla por la Alameda y calle de Oquendo para enlazar con la línea de la Avenida de la Libertad, cerca del puente; y por último, la que desde la misma Alameda o Boulevard se dirige por la Calle de Ygentea al puerto.

Todas estas líneas, unidas entre sí y perfectamente enlazadas a la línea general, han de constituir la red destinada al servicio interior de la población.

Otra nueva derivación se hace en el kilómetro 6,850 con objeto de establecer un ramal en el muelle de Ancho que ha de reportar indudables beneficios al puerto y población de Pasages.

Clasificadas por su importancia y objeto, se completan estos apuntes con una ligera descripción de las condiciones de su trazado.

DESCRIPCION DEL TRAZADO

Desde un punto de la carretera de Madrid a Irún, situado frente a la fábrica de vidrio del señor Brunet arranca el trazado en dirección a San Sebastián. Este punto, a todos los efectos, será considerado kilómetro CERO.

A los 158,81 metros del origen se hace preciso abandonar dicha carretera para evitar la fuerte pendiente que presenta la vuelta del Fortín, dirigiendo la línea por la izquierda para contornear la punta a media ladera y poder tomar el paseo de la Concha sin inclinaciones sensibles en la traza vertical.

Una vez en este punto, desarróllase a lo largo del paseo, por la calle de Hernani al Boulevard donde se situará la estación de partida y regreso para todos los servicios, y siguiendo después la calle del Pozo y el nuevo paseo de la Zurriola, penetrará por el puente de Santa Catalina en la carretera, cuya margen derecha ha de seguir hasta el kilómetro 4,150, en Ategorrieta, donde nuevamente se abandona para huir de las pendientes de 5 por ciento que aquella presenta entre este punto y el alto de Miracruz.

Desde el momento que se sale de la carretera, inclínase el trazado a la derecha para desarrollarse con pendientes que no exceden de 0,0232 por la cañada que sigue el ferrocarril del Norte, hasta el collado que determina la división de aguas del Urumea y la bahía de Pasages.

Bide guzti hauek, elkar loturik eta orokorrera ondo josiak izango dira hiri barruko zerbitzu sare osatuko dutenak.

Bidegurutze berria 6,850 kilometroan egingo da An txoko kaiean beste adarra jartzeko, Pasaiako herriar eta portuari etekin haundiak ekarriko dizkionak.

Hartzen duten garrantziaren arabera sailkatuak taiuketaren kondizioen deskribapen arin batez osatzei da idazki hau.

TAIUKETAREN DESDKRIBAPENA

Madridetik Irunera doan errepidearen puntu batetik Brunet jaunaren beira fabrikaren aurrez-aurre, ZERC kilometroa izendaturik geratzen da.

Hasieratik 158,81 metrotara errepide hori utzi beharra dago, Gaztelutxoaren bihurgunak duen tarte alda patsua uztearren, marra ezkeraldera eramanez tontorra hegal erditik zeharkatzeko eta Kontxako pasealekua taiu bertikalean aldapa larririk gabe hartu ahal izateko.

Puntu honetara behin helduz gero pasealikuan zehar doa, Hernani kaletik irteera eta itzulerako zerbitzu guztien geltokia izango duen Boulebarrera, eta gero Pozo kaletik eta Zurriolako paseo berritik jarraituz Santa Catalina zubitik errepidean sartuko da. Errepideko eskuin aldeetik joan behar du 4.150 kilometroraino, Ategorrietan, hemen berriro utziz %ko 5 penditzean hartzen duen Miracruz gainerako aldapa uztearren.

Errepidetik ateratzen den unetik eskuinera alderatzen da taiuketa 0,0232 baino gehiago ez diren maldal ibiltzeko Norteko trenari segitzen dion tartetik, Urumea eta Pasaiako badiako urak erdibitzen dituen leporaino.

Errepidea eta trenbidea alderatzen dituen zurkaitza utzi gabe, gehienez ere 0,0249 duen maldan behera Herriarako zubira iritsi eta hemen errepidetik berriro 8,30 kilometroraino; hemen Kaputxinotako gaina trenarekin gainetik zeharkatu behar da, gora eta beherako aldapatsuek bai dauzka.

0,02 baino gehiago ez diren penditzak dituen azken puntu hori iraganaz, horrela hango fabrikei lagunduz horien artean Real Compañía Asturiana berun ola da goelarik, taiuketa errepidera itzultzen da Errenteriarako bide laburrean eta han bukatzen da 10.201,19 metro egin eta gero.

BIHURGUNE ERRADIOEN ETA ALDAPA PENDITZEN MUGAK

Tranbienak bezain ezagunak diren komunikabideak ditugunez, eitez eta ondorioz ximple eta asegarriak eta alde guztietan bertakotzen ari direnez, inolako eztabaiarik ez dela premiatsu diogu hartu behar diren erredioen mugak ezartzeko. Arazoa kasu guztietarako dago konponduta eta eguneroko praktikak erakutsi du mugak hauek tokian tokiko egoerak finkatzen duela.

Eskuartein daukagun linea hau bezalakoentzat, tira keta odolozko motorrez egin beharrean, erradio guztialdi dira onak 10 metrotik gora badute, abiaduraren eragoz

ado era lo suficientemente sólida como para resistir embates del destino y, de acuerdo con el Reglamento al efecto se había dictado, las dos vacantes fueron provistas a favor de los señores José Saralegui y don Osacar.

También en esta misma Junta de Accionistas, y coincidiendo con la muerte de los hermanos Brunet, fue comunicada la baja de don Eusebio García, otro de los señores de la Compañía, cuyo puesto fue ocupado por don Echevarría.

Don Fermín Machimbarrena pasaría a ser el segundo Presidente de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, teniendo como Vice-Presidente a don Atanasio Osacar.

El año 1895 fallecía don José Saralegui y un año más tarde, ante la renuncia de don Fermín Machimbarrena, se nombra Consejero a don Justo Sansinenea.

Se nombra Presidente a don Atanasio Osacar y Vice-presidente a don Luis Calisalvo.

A principios del año 1897, cuando la Compañía va a enfrentarse a su segunda época, en la que los coches circularán movidos por energía eléctrica, el Consejo de Administración está formado por las siguientes personas:

RESIDENTE: Don Atanasio Osacar

VICE-PRESIDENTE: Don Luis Calisalvo

CONSEJALES: Señores Manuel José Arsuaga, Francisco de Egaña, José Otamendi, León Osacar, Diego Echevarría, José Antonio Bernad y Justo Sansinenea

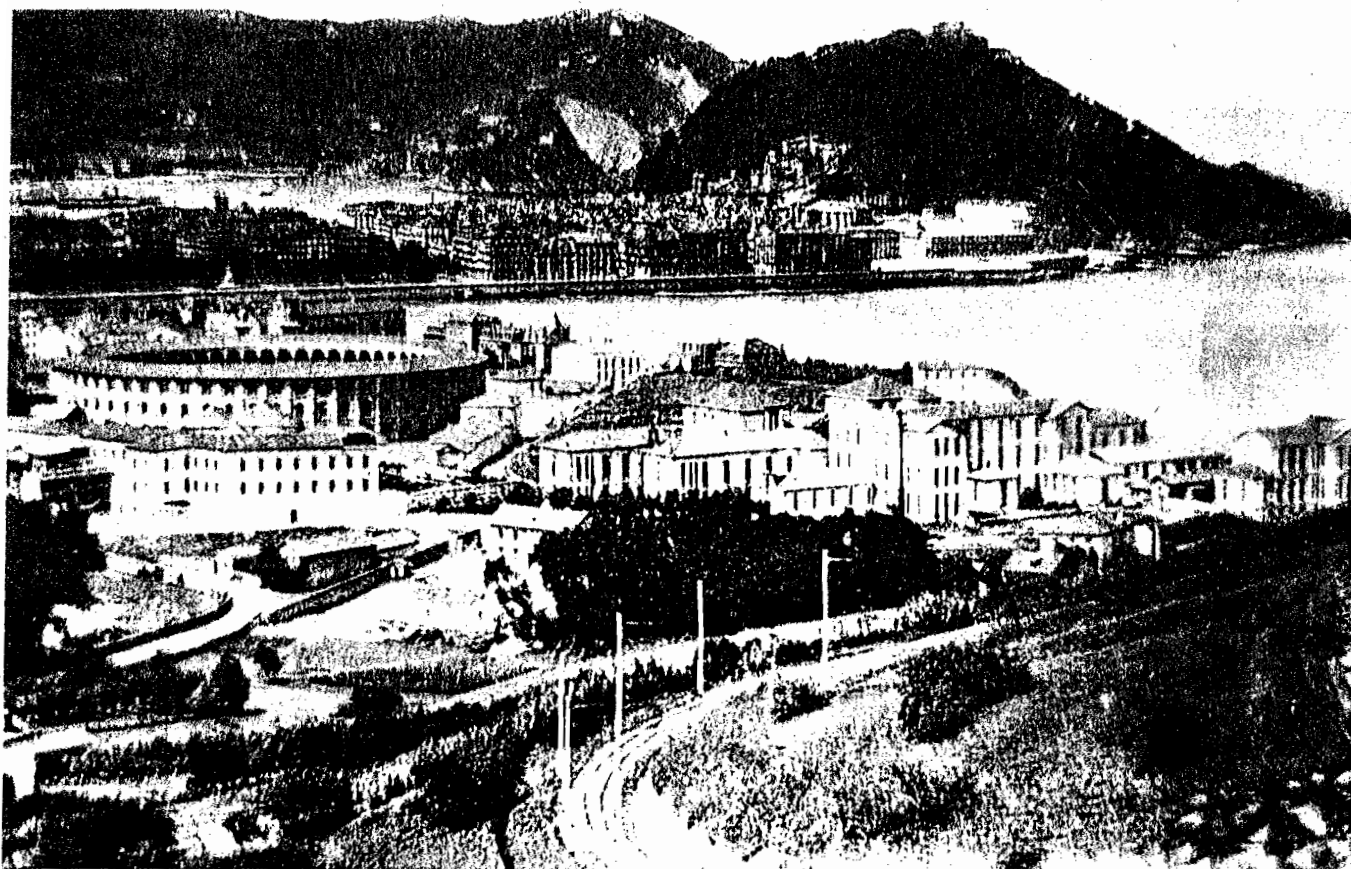
SECRETARIO: Don Blas Escoriaza.

J. M. Sado
Cia del Tranvía del
Su Su. 1887-1987.

100 años de transport
al servicio del air

Ed / Cia Tranvía / 7
Ayuntamiento

Su Su 1987



El tranvía eléctrico

Elektrikako tranbia

El 22 de agosto de 1897, un día de lluvia en que la corrida de toros debió de ser suspendida, se procedió a inaugurar el tranvía eléctrico que hacía el recorrido de Cocheras a Rentería.

San Sebastián era la segunda ciudad de la península que adaptaba este medio de tracción: la primera había sido Bilbao.

Un año antes, la Junta de Accionistas había autorizado al Consejo de Administración para proceder al cambio, contratando su instalación a la «Compagnie de l'Industrie Electrique», de Ginebra, de forma que el verano de 1897 pudiera encontrarse en condiciones de ser inaugurado el nuevo sistema «que ha de reportar a la Compañía considerables ventajas, tanto en la utilización de los servicios como en la economía que ha de obtenerse en el gasto de la explotación».

Para empezar, a la cuenta general intitulada «Fundación» se tuvo que agregar las 153.057,40 pesetas correspondientes al primer plazo que fue necesario adelantar para el suministro de todo el material necesario, así como para hacer frente a los gastos de concursos, anuncios, reproducciones de planos, etc., imprescindibles para la reforma prevista.

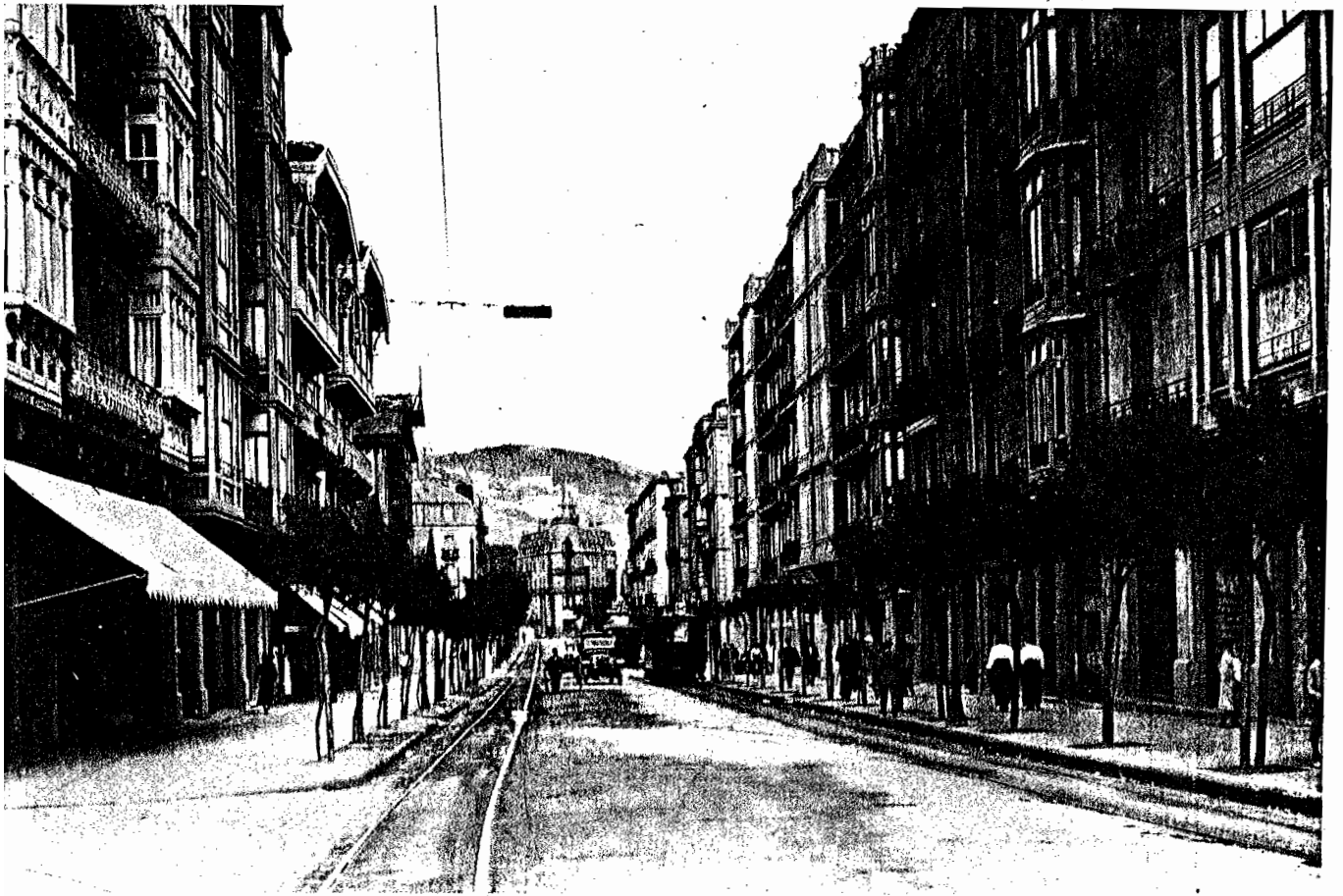
1897ko Abuztuaren 22an, zezen korrida bertan behera utzi zuen egun euritsu batez, Cocheras-Errenteria bidaia egiten zuen tranbia elektrikoa inauguratu zen.

Donostia genuen honela penintsulako hirien artean tiraketa sistema hau hartu zuen bigarrena: lehenengoa Bilbo izan zen.

Urtebete aurretik Akzionista Biltzarreak eman zion Administrazio Kontseiluari aldaketa egiteko baimena, instalazioa Ginebrako «Compagnie de l'Industrie Electrique» enpresari kontratatuz, 1897ko udalderako sistema berria inauguratzeko prest egon zedin «Konpainiari emaitza onak ekarriko dizkiona, zerbitzu erabiltzean bezainbat esplotazio gastuetan lortuko den ekonomian».

Hasteko, «Fundación» izenburua zuen kontu orokorrari beharrezko materiale guztiaz ornidura egin zezaten 153.057,40 pezeta erantsi behar izan zitzaizkion lehen epe bezala, eta berdin lehiaketa, iragarki, plano reproduzioak, etabarren gastuei aurre egiteko, pentsatutako berrikuntza egingo bazen.

Bi hilabete behar izan ziren tiraketa elektrikoak linea osoa har zezan. 1897ko Urriaren 28an odolezko moto-



La calle Miracruz, con doble dirección, registraba un importante tráfico debido a su estratégica situación en el plano urbanístico de San Sebastián.

El tranvía la recorría en toda su amplitud, dada la ubicación de sus cocheras, desconociéndose si los conductores y viajeros cumplían aquella vieja costumbre según la cual «al llegar a lo alto de este camino debe rezarse una oración, porque desde él se divisa la Basílica del Santo Cristo de Lezo».

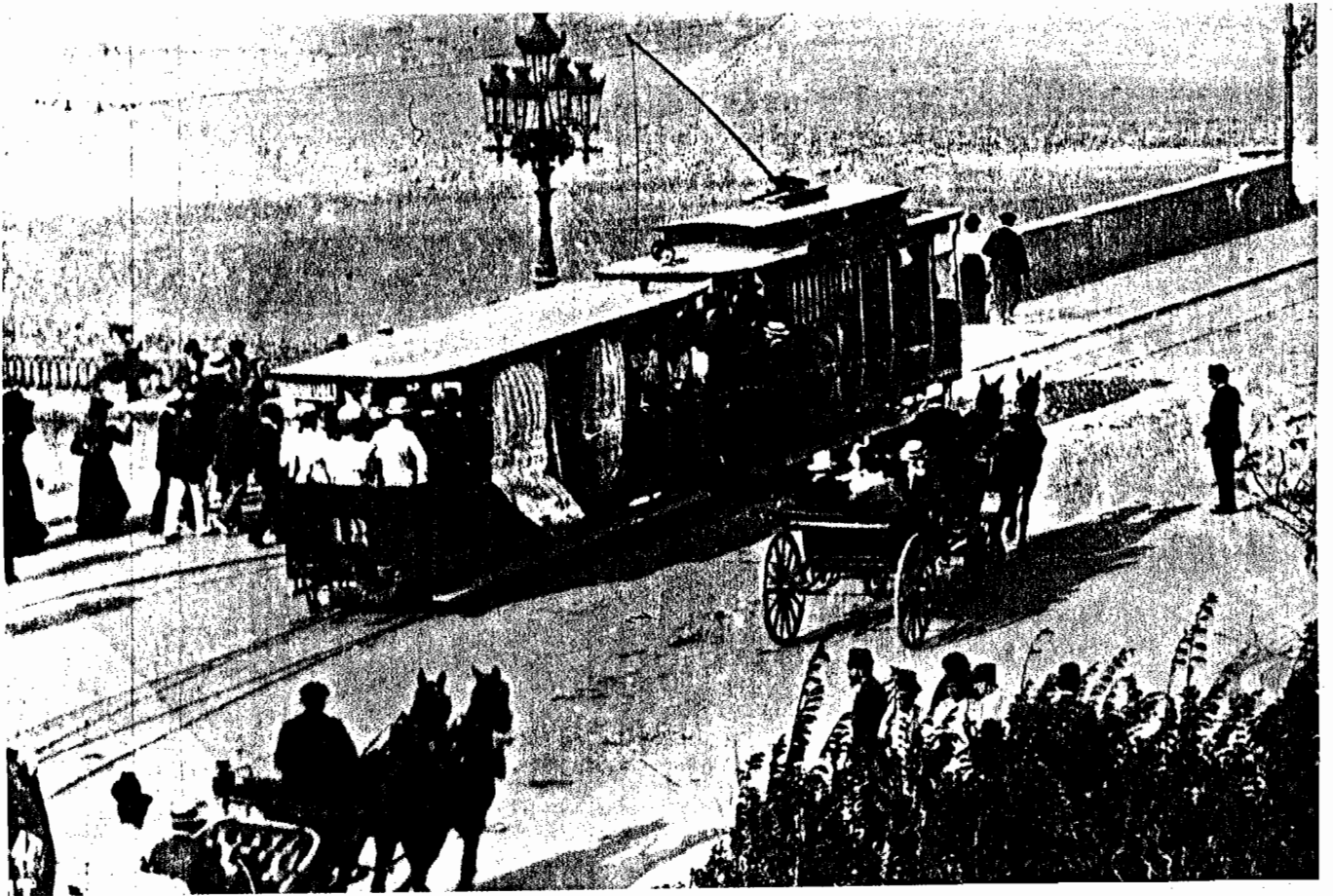
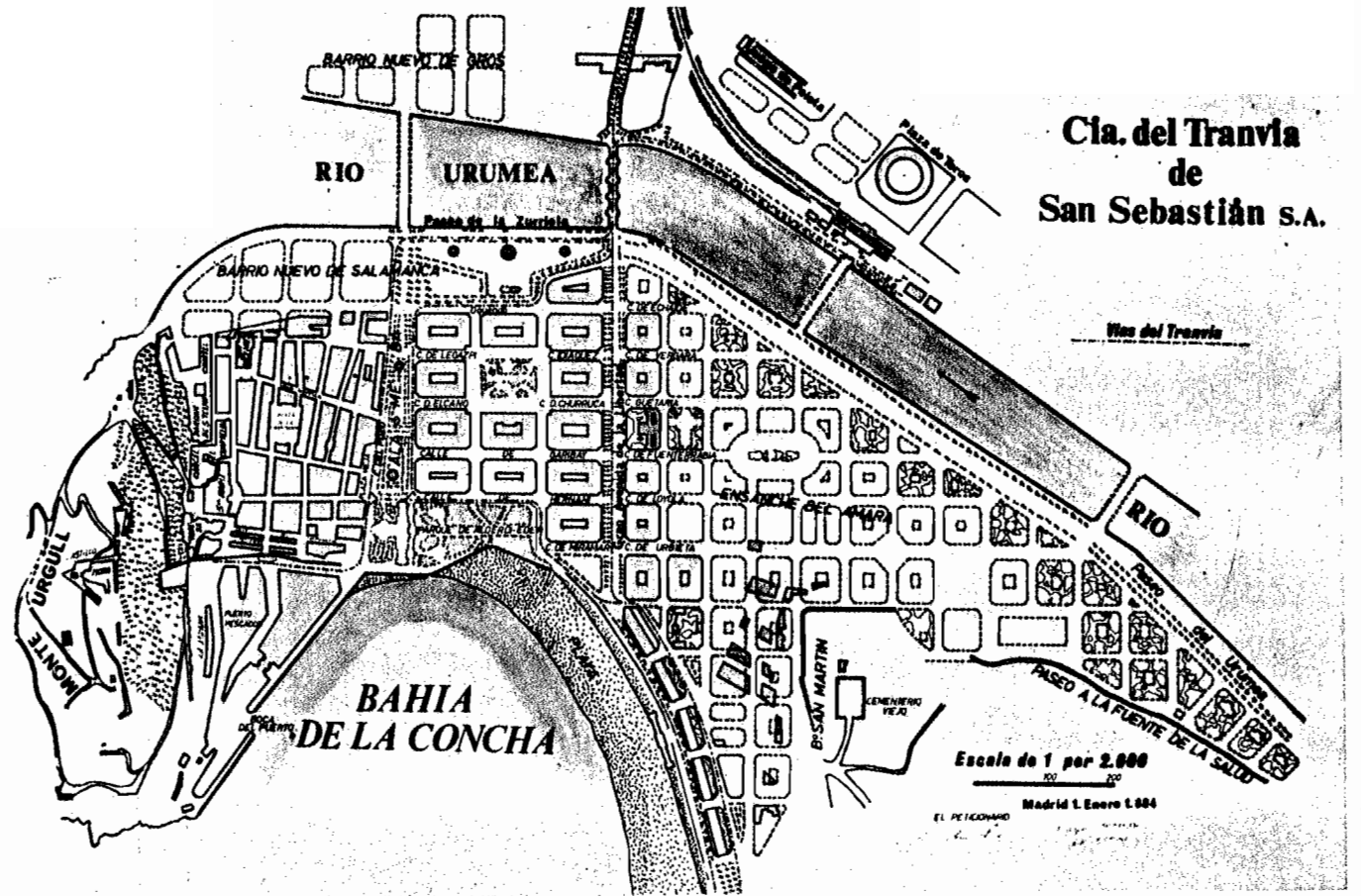
Los tranvías eran de dos clases: automóviles y remolcados. Los primeros tenían capacidad para 42 personas (22 en el interior y 10 en cada plataforma) y los segundos para 24 (20 en el asiento y cuatro en la plataforma, los abiertos; y 12 en el interior y seis en cada plataforma, los cerrados).

Miracruz kaleak, norabide bikoitzez, trafiko handia bereganatzen zuen Donostiako plano urbanistikoan aparteko lekuan bai zegoen kokatua.

Tranbia alden bestean ibiltzen zen hemen. Kotxerako bidean bai zegoen, bidaiariek harako ohitura zahar hura betetzen zuten ala ez dudatan geratzen zaigularik, hau da, «kamino honen kaskora heltzerakoan otoitz egin behar da, bertatik Lezoko Gurutze Donearen Basilika ikusten baita» zion ohitura zaharra.

Tranbiak bi klasetakoak izaten ziren: berebitak eta zirgatuak.

Lehenengoak 42 pertsona har zitzaketen (22 barruan eta 10 plataforma bakoitzean) eta besteak 24 (20 jarlekuan eta lau plataforman, irekiak, eta itxiak berriz 12 barrualdean eta sei plataforma bakoitzean).



os meses fueron necesarios para que la tracción rica cubriera toda la línea. El 28 de octubre de 1897 aba cuenta de que la tracción de sangre había que-) suprimida y «el resultado final es muy liero».

estado comparativo de la cuenta de explotación spondiente a los ejercicios 1896 y 1897 (ver docu- tación adjunta) es contundente: en 1896 se produjo eneficio de 48.902,44 pesetas y en 1897, 17.726,56 es decir, 66.629 pesetas.

mos un repaso a las principales características del o tranvía donostiarra; según textos publicados en *Gaceta de los Caminos de Hierro*:

TRAZADO

línea, que tiene uno de sus extremos en el punto dado «Venta-Berri», recorre la carretera provincial 4 metros) contigua al Paseo de la Concha, atrave- o un espacioso túnel. Entra en la ciudad y atravi- s principales calles (1.927 metros) para salir por el ite de Santa Catalina a la carretera, siguiendo por hasta el barrio de Ategorrieta (1.276 metros), don- e desvía de ella por terrenos pertenecientes a la paña (2.085 metros), entrando nuevamente en la teta, junto al puente de «La Herrera», barrio de jes, y sigue el trazado de la carretera hasta Rentería 9 metros), en cuya población penetra.

longitud total de la línea es de 10.711 metros. Es de encilla y tiene diez apartaderos, cuya longitud total : 1.394 metros, distanciados poco más de un kilóme- ntre sí. El radio mínimo de las curvas es de 18 os.

línea se halla dividida en ocho secciones y media los efectos de la percepción y cruce de los ulos.

PERFIL LONGITUDINAL

perfil de la línea es algo accidentado en una mitad de trazado, desde Ategorrieta a Rentería, y casi comple- nte horizontal en el resto de Ategorrieta a Venta-

s pendientes más pronunciadas son: las de Capu- os (Rentería), que tiene a la salida 0,0406 en 208 os de longitud y 0,0408 en 167 metros a la bajada; puente de Buenavista (Pasajes), 0,038 en 168 me- y 0,037 en 250, y en el trayecto de la desviación 0 en 168 metros, 0,0303 en 310 metros y 0,0264 en metros.

mo se ve, la pendiente más fuerte excede muy poco por ciento.

VIA

s completamente metálica, de carril de canal, na Demerbe. Es de acero y vida la vía el ancho de metro; pesa el metro de carril 30 kilogramos.

rraren desagerpena ematen zen aditzera eta «azken o dorio atsegingarria da benetan».

Esplotazio kontuaren egoera konparatiboa, 1896 e 1897 urtealdiei zegokiena (ikus alboko dokumentazio guztiz zehatza da: 1896an lortutako irabaziak 48.902, pezetakoa izan zen eta 1897an 17.726,56 gehiago, hi da, 66.629 pezetakoa.

Ikusmira ditzagun Donostiako tranbia berriaren b reitzasun batzu, «Gaceta de los caminos de Hierro»- argitara emandako testoen arabera:

TAIUKETA

«Benta berri» izeneko tokian ertzetako bat duen lini honek, probintziko errepidea (1.484 metro) Kontxal Pasealekuaren parean hartzen du, tunel zabala irag nez. Hirian sartu eta kale nagusiak igarotzen ditu (1,9 metro) Santa Catalina zubitik errepidera irtetzeko, h- mendik Ategorrietako auzoraino jarraituz (1.276 m tro), puntu honetan Konpainiaren lurretara desbide- tzen delarik (2.085 metro), errepidean berriro sartu «La Herrera» zubiondoan, Pasaia den auzoan, e- errepidearen taiuketa segitzen du Erreteriaraiñ (3.939 metro), herri honetan sartuz.

Línea osoaren luzera 10.711 metrotakoa da. Burdiñ bide arruntekoa da eta hamar geltoki ditu, 1.394 metr- tako luzera dutenak, hauen artean kilometrotik gorak tarte dagoelarik. Bihurgunean gutxienezko erradio 18 metrotakoa da.

Bultzak hartzeko eta gurutzatzeko zortzi sekzio t- ditan dago erdibitua línea.

LUZERAKO SOSLAIA

Linearen soslaia zenbait gorabeherez azaltzen d taiuketaren erdian, Ategorrietatik Erreteriarra, eta i guztiz horizontala Ategorrietatik Benta Berrirak gainontzekoan.

Hauek ditu zati aldapatsuenak: Kaputxinotako (Erreteriarra), irteeran 0,0406 duelarik luzerako 208 me- trotan eta 0,0408 beherako 167 metrotan; Buenavistak zubian (Pasaia) 0,038 168 metrotan eta 0,037 250 metr- tan, eta desbideratze bidean 0,0850 metrotan, 0,0303 31 metrotan eta 0,0264 537 metrotan.

Pendizarik aldapatsuenak 100eko 4a justu gaind- tzen du bistan denez.

TRENBIDEA

Trenbidea metalikoa da guztiz, Demerbe sistemako ka- nal burdinbidekoa. Altzairuzkoa zabalean metrok neurria hartzen duena; burdinbide metroak 30 kilogra- motako pisua dauka.

Habeluze metalikoen gainean jarriak daude burdin bideak, 7 kilogramotakoa habeluze bakoitza, bateti bestera 1,50 metroko aldea gutxi gora behera, burdinbi- deei botoi batzuren bidez lotuak, trenbideari honel metroko zabala edukiaraziz.

El tranvía a Uliá

Uliako tranbia

Repasando documentos de la Compañía del Tranvía de San Sebastián nos encontramos en 1903 con una nota que dice: «En virtud de contrato celebrado con la Compañía del Ferrocarril a Uliá, en 18 de marzo del presente año, se estableció la doble vía, cuyo resultado no ha podido ser más satisfactorio. Tramitado el expediente con verdadera rapidez y ejecutadas las obras en igual forma, se abrió al servicio esa nueva vía el 1 de julio, verificándose desde entonces el servicio sin ningún contratiempo y con la regularidad que presumíamos al proyectar esa reforma, evitándose los consiguientes retrasos en días de aglomeración».

«En Junta General Ordinaria celebrada el 9 de marzo de 1903, se anunció estar próxima la firma de un contrato con la Compañía del Ferrocarril a Uliá, indicando que el importe de las obras correría por cuenta de la citada Compañía, a quien se debería reembolsar sus adelantos en cantidades y plazos que oportunamente se estipularían».

Y es que el proyecto de construir un tranvía que llegara hasta la cima del monte Uliá era una idea antigua en algunos donostiarras.

En 1893 se hizo la petición oficial para la concesión de la línea del tranvía que conduciría a uno de los más bellos lugares de San Sebastián.

Donostiako Tranbia Konpainiaren dokumentuak ikusmiratuz, 1903an honela dion ohar bat aurkitzen dugu: «Uliako Tren Konpainiarekin aurtengo Martxoaren 18an iritsitako akordioari esker, trenbide bikoitza jarri zen, ondorioak ezin hobekak suertatu direlarik. Agiria ahalik eta azkarren tramitatu eta obrak era berean burutu ondoren, bide berri hori Uztailaren lehenan zabaldu zen, berrikuntza proiektatu zenean pentsatu bezala zerbitzua inolako ezbeharririk gabe eta antolabide zuzenez bete delarik, jendetza handiko egunetan atzerapenik gabe ibiliz».

«1903ko Martxoaren 9an ospatutako Batzarre Orokor Berezian, Uliako Tren Konpainiarekin aurki sinatutakoa zen kontratua iragarri zen, obren gastuak Konpainia horrek ordainduko zituela adieraziz, aurre-rapenak geroago finkatuko ziren epe eta kopuruetan berari reeboltsatu beharko zitzaizkiolarik.

Izan ere, Uliako gainera heldu behar zuen tranbia baten eraikuntza asmo zaharra bai zen donostiar zenbaitentzat.

1893an egin zen eskakizun ofiziala Donostiako paraje ederrenetako batera heldu behar zuen tranbiaren baimena lortzeko.

Era la primera concesión de este género que se solicitaba en el país. Era la primera línea de tranvía sin otro fin que el recreativo. Uliá estaba proyectado como zona de atracción turística y todas las comodidades parecían pocas para promocionar el monte.

En realidad, las demoras en su construcción hizo que el tranvía que asciende al Tibidabo, en Barcelona, se construyera antes que el de San Sebastián. Pero el proyecto y el inicio de las obras de nuestro tranvía cuentan con esa anécdota—entonces se calificó de legítimo orgullo para los donostiarres—de ser los primeros.

Las Obras

El primer tranvía con tracción animal, como hemos visto, funcionó en San Sebastián el año 1887. Diez años más tarde lo hizo el eléctrico y tres años más tarde, en 1900, comenzaron las obras del tranvía, también eléctrico, a Uliá. El Ayuntamiento aprobó su construcción en sesión celebrada el 30 de abril de 1901.

El 6 de mayo de 1902 se autorizó a la Compañía la construcción de un cobertizo donde los viajeros pudieran esperar, al abrigo de las inclemencias atmosféricas, la partida y llegada de los coches de la línea a Uliá y de los que pertenecían al Tranvía de San Sebastián. Las bases de dicha estación, así como los andenes y aceras donde los carruajes hacían sus cambios de marcha, son visibles, todavía en nuestros días, próximos a Ategorrieta, teniendo el más vivo documento de la existencia del tranvía en el llamado Paseo de Arbola, ubicado en el mismo camino que utilizaba el tranvía en su ascensión, apenas dejada la Estación.

Era el mes de septiembre cuando se levantaron las primeras piedras que permitirían la construcción de la línea que, en la totalidad de su recorrido, sumaba 3.080 metros, con pendientes del seis por ciento.

Contaba el tranvía con tres motores de 70 caballos y una máquina de gas de 110 caballos de fuerza.

La altura de la cima de Uliá, donde concluía la línea, se encontraba exactamente a doscientos metros sobre el nivel del mar. La extensión dedicada en aquel lugar para parques y demás alicientes era de 80.000 metros cuadrados.

El material empleado pertenecía a la Industria Española, de Barcelona.

Un recorrido seguro

«La seguridad en el viaje es completa—decían los papeles del momento—pues cada motor cuenta con tres frenos: uno de energía eléctrica, el más poderoso, tan hábilmente combinado, que aunque faltase fluido en el cable, se produciría por roce en unas dinamos que lleva el propio motor; otro, el que se deriva de cortar la corriente separando el trolley y, el tercero, el mecánico, de gran potencia, que maneja el conductor. En las pruebas oficiales se cargó un motor con sacos de arena, se le puso a una marcha de veintidós kilómetros y la parada se hizo en nueve metros y medio, casi en seco, como se dice vulgarmente».

Las curvas del recorrido tenían contracarril para asegurar la perfección del viaje.

Era hontako lehen eskakizuna zen gure artean. Solaserako besterik ez zen lehen tranbia genuen. Uliá turismorako zegoen izendatua eta erosotasun guztiak gutxi iruditzen zitzaizkien orduan mendiaren izena sustatzeko.

Hemengoa eraikitzeke jasan ziren atzerapenak ekarri zuen Tibidabo gainera Bartzelonan doan trenak gurari aurrea hartzea. Bainan hemengo tranbiaren proiektua eta obrei ekitea istorio hauxe daukate beren baitan: lehenengoa izatea. Garai hartan donostiarren harrotasuna puztu zuen gertakari horrek.

Obrak

Abere tiraketaz ibili zen lehen tranbia, hor ikusi dugun bezala, 1887an jarri zen martxan Donostian. Hamar urte geroago hasi zen elektrikoa eta hiru beranduago, 1900. urtean, hasi ziren Uliako tranbiaren obrak, hau ere elektrikoa izango zena. Udalak honen eraikuntzarako baimena 1901. urteko Apirilaren 30ean onartu zuen. 1902ko Maiatzaren 6an estalki baten jasotzeko baimena eman zitzaion Konpainiari, eguraldi txarreko egunetan bidaiariek Uliá eta Donostiako Tranbien zain babesean egon zitezten. Estazio horren oinarriak, zalgurdiak martxa aldaketak egiten zituzten espaloiekin batera, gaur egun ere Ategorrietatik gertu ikus daitezke, dokumenturik biziena Paseo Arbola izenekoaan dagoelarik, tranbiak Estazioa utzi eta berehala bertatik hasten bai zuen aldapa gora.

Iraila zen linearen eraikuntzarako lehen harriak jaso zirenean, pendizak ehuneko seian zituen linea eta bide osoan 3.080 metroko luzera hartzen zuena. 70 zalditako hiru motor zituen tranbiak eta gas makina bat, 110 zalditako indarrekoa.

Linea amaitzen zen Uliako gaina, itsas-gainetik berehun metrotara zegoen. Parkeak eta gainontzeko solasetarako zegoen eremua 80.000 metro karratutakoa zuen.

Erabilitako materiala Bartzelonako Industria Españolarena zen.

Ibilbide segurua

«Bidaiarien segurtasuna guztizkoa da—zioten garaiko paperek—motor bakoitzak hiru freno dauzka eta: indar elektrikokoa bata, indartsuena, hain ongi prestatua non, kableko argindarra faltako balitz ere, dinamo bartzuren igurtziaz gertatuko bai litzateke; bestea, trolley aldenduz indarra etetzen duena eta, hirugarrena, mekanikoa, ahalmen haundikoa eta gidariak erabiltzen duena. Aprobata ofizialetan hondarrez betetako zakua jarri zitzaion motor bati, hogeitabi kilometrotako martxan ipini eta geldialdia bederatzi metro terditan egin zuen, kolpean ia, esan ohi den bezala».

Bideko bihurguneei kontra-burdinbidea zuten, bidaia osorik zihurtatzeko.

Inaugurazioko bidaia

Bultzi eta motorrak lorez eta kolorezko xingolez igo ziren 1902ko Ekainaren 8an, egun hori bai zegoen izendatua Uliako tranbiaren inaugurapenerako.

El viaje inaugural

Los coches y motores subieron engalanados con flores y lazos de cintas de colores, la jornada del 8 de junio de 1902, fijada para procederse a la inauguración del tranvía a Ulía.

Entre los invitados al viaje inaugural figuraban el gobernador civil interino, señor Jiménez; el general Colomer; el alcalde accidental de San Sebastián, señor Acha; los vicarios del Buen Pastor (señor Urizar), San Vicente (señor Echeverría) y San Ignacio (señor Mendivil); los señores Merry del Val, vizconde del Cerro, Eloy, Resines, Vega Seoane, Meléndez, Asensio, Isasi, Brunet, Amiel, Jarauta, Izquierdo, Orbea, Machimbarrena, Altube, Lasquibar, Tabuyo, Gaytán de Ayala, Egaña, Gabilondo, Comin, Dorda Domínguez, Laffitte, Lizarriturry, Arcelus, Goicoa, Urgoiti, Olariz, Uranga, Elósegui, Amilibia, Puchades, etc., así como representantes de la prensa local.

Una vez en la cumbre, los tranvías fueron bendecidos por el arcipreste señor Urizar, revestido con capa pluvial y asistido por sus compañeros, señores Echeverría y Mendivil. A tal efecto, se improvisó un altar en el kiosko levantado en Ulía, exactamente en el lugar donde terminaba la línea.

La empresa se había gastado seiscientas mil pesetas en dotar a San Sebastián de un atractivo considerable. En el acto fue muy felicitado el ingeniero señor Elósegui, realizador de las obras, y las dos personas que más directamente habían secundado los trabajos: José Gaytán de Ayala y Alberto Machimbarrena.

La fiesta

Terminada la bendición del tranvía, se procedió a servir un lunch «en el amplio chalet-restaurant que los *restauranteurs* señores Aristiguieta (Eusebio) y Lorenzo Miranda tienen construido». El lunch fue succulento, haciendo, los citados señores, «gallardo alarde del excelente servicio que se proponen dar al público».

El chalet del restaurante era un espacioso salón «muy ventilado, muy alegre y decorado con elegante sencillez».

A partir de la fecha de inauguración del tranvía, que es también la del restaurante «se servirán los almuerzos y comidas que se encarguen, para lo cual se ha instalado teléfono». Sin necesidad de avisar podrá merendarse toda clase de fiambres. Habrá comidas con precio fijo, que nunca pasarán de las cuatro o cinco pesetas. Sobre la calidad de la cocina no hay discusión, pues los señores Aristiguieta y Miranda ya habían demostrado su saber hacer culinario en el balneario de Cestona.

La fiesta fue tan agradable que «hasta ni se pronunciaron discursos».

«El único brindis que encajaba era decir, poco más o menos: una felicitación muy expresiva a la empresa que ha realizado esta bellísima obra; pero la felicitación más sincera corresponde al pueblo donostiarra, porque habrá o no beneficio para la Compañía, pero lo que es para San Sebastián el beneficio es positivo y seguro desde el momento que un convoy recorre la línea y llega a estas alturas que van a ser una revelación para

Inaugurazio txangorako gonbidaturik zeudenen artean gobernadore zibil ordekoa, Jiménez jauna; Colomer jenerala; Donostiako alkatetza ordezko bezala zerraman Atxa jauna; Artzai Oneko erretorea (Uriza jauna), San Bizentekoa (Etxeberria jauna) eta San Ignaziokoa (Mendibil jauna); Cerro-ko bizkundera zer Merry del Val jauna, Elorrio, Resines, Vega Seoane Meléndez, Asensio, Isasi, Brunet, Amiel, Jarauta, Izquierdo, Orbea, Matxinbarrena, Altube, Laskibar, Tabuyo, Gaytán de Ayala, Egaña, Gabilondo, Comin Dorda Domínguez, Laffitte, Lizarriturry, Artzelus, Goikoa, Urgoiti, Olaritz, Uranga, Elozegi, Amilibia, Puchades, eta beraiekin hiriko prentsa ordezkariek ere bertan zirelarik.

Mendigainera iritsi ondoren, Urizar jaun artzapezak, eliz-kapaz jantzirik eta Etxeberria eta Mendibil jaunak lagun zituela, tranbiak bedeinkatu zituen. Horretarako aldare bat jarri zen Ulían jasotako kioskoan, linea amaitzen zen toki berean.

Enpresak seirehun mila pezeta gastatu zituen Donostiak ibilgailu deigarri hura izan zezan. Han bertan zorian agur ugari jaso zuen obra haien egileak, Elozegi jaunak, eta berdin lan haien alde irten ziren bi jaunek ere: José Gaytán de Ayala eta Alberto Matxinbarrenak.

Festa

Tranbiaren bedeinkazioa amaitu eta gero, lunch bat zerbitu zen «Aristegieta jaunak (Eusebiok) eta Lorenzo Miranda jaunek jasoau daukaten txalet-jatetxe zaballean». Lunch hura mardul eta gozoa izan zen, jaun haiek «publikoari eskaini nahi dioten zerbitzu bikainaren ona ezin hobeki azalduz».

Jatetxeko txaleta saloi zabala zen oso, «ondo haiztua, alai eta dotorezia apalez hornitu eta apaindua».

Tranbiaren inaugurapen eguntik aurrera, jatetxearenaren egun berberetik, «agindutako bazkari eta gosariak zerbituko dira, horretarako telefonoa jarri delarik». Abisuen beharrik gabe janari mueta guztiez merendatu ahal izango da. Prezio jakineko bazkariak egongo dira, lau zapabost pezetatik gora sekula joko ez dutenak. Sukaldaritza mailari buruz berriz dena esanda dago, Aristegieta eta Miranda jaunek ondo erakutsita bai daukate hori Zestoako bainu-etxean.

Hain atsegina gertatu zen festa non «hitzaldirik ere ez bai zen eman».

«Ametitu zitekeen brindis bakarra honela ziona ospa zezaketen: zorionik beroena obra ezin ederrago hau burutu duen enpresari; baina zorionik miñena Donostiako herriari dagokio, Konpainiak irabaziak eskuratu ala ez, Donostiak, lehen bultziak linea ibiltzen duen unetik gain hauetara iristen denetik onura segurtaturik dauka, bertako askorentzat lekua agertaldi mirezgarria izango baita eta kanpotarrentzat berriz gauzarik harrigarriena».

Ulía, esan bezala, solasaldi eta atsedenerako lekua izatea nahi zuten. Bere hiru atalai edo barrendegiak; bere arboldegiak, usakume tiraketarako instalazioak, jandegiak, bere jatetxeak... («Uliako errota», hain zuzen ere, ez da inoiz errota izan, mendiko jandegi bezala sortu bai zen...).

nucha gente de la ciudad y maravilla ideal para la gente forastera».

Ulía, ya lo hemos escrito, estaba destinado a ser un lugar de esparcimiento y solaz. Sus tres atalayas de la Peña del Aguila, de los Balleneros y del Rey; sus paseos recorridos, sus instalaciones de tiro pichón, sus merenderos y restaurantes... (Por cierto que, el popular «molino de Ulía», nunca ha sido molino, naciendo ya como merendero campestre)... Todo indicaba aquel año de 1902 que el futuro del monte era positivo y duradero. Mucho más cuando algunos años más tarde se construyó el transbordador de Torres Quevedo (del que todavía pueden verse numerosas señales en la cima del monte) muchas voces, a nivel internacional, proclamaban la fama de Ulía como uno de los lugares más bellos que pueden encontrarse y desearse.

Sin embargo, nada de esto tendría larga vida y no pasaría demasiado tiempo antes de que el monte perdiera sus instalaciones que a principios de siglo revalorizaron la cima. La apertura del parque de atracciones de Senda de Gueldo, con su correspondiente funicular, tuvo visible influencia en el tema. Pero no nos apartemos, todavía, del monte Ulía y recorramos su parque.

La cima de Ulía

Los invitados a la inauguración del tranvía, una vez terminado el lunch, recorrieron la inmensidad de terreno que comprendía la propiedad de la Compañía y que se destinaba a esparcimiento del público.

«Los parques son soberbios y en todos ellos preside un gusto exquisito de ingeniería y hasta de arquitectura campestre.

En ellos hay jardines, praderas, fuentes, explanadas, casita rústica para los jugadores, que es una preciosidad en su género y obra del establecimiento «La Orquídea»; chozas o chabolas verdaderamente estratégicas o que situadas en los puntos más altos dominan los olivos de vista más sorprendentes; columpios, cestas de laya, toldos, etc.

Es preciso verlo para formarse idea de la metamorfosis que ha sufrido esa parte alta de la montaña bravía y alvaje hace apenas dos años.

Los pinares están a cuatrocientos metros y hay camino fácil hasta ellos, así como a las abruptas peñas que marcan el límite de la propiedad de la Compañía y sobre las cuales van a hacerse plataformas para que la gente pueda ver sobre ellas, como sobre atalayas gigantes, el soberbio espectáculo del mar comprendido desde Machichaco hasta las Landas francesas.

Esas rocas elevadas que pocos conocen, equivalen a miradores situados a doscientos metros sobre el nivel del mar y sobre enormes acantilados que parecen ciclónicas murallas contra las cuales se estrellan rugiendo las olas, como ejército formidable empeñado en la loca ofensiva de batir y asaltar una inexpugnable fortaleza.

Pero si este es el espectáculo por la parte del mar, por la tierra es casi seductor. San Sebastián a vista de pájaro parece un tablero de ajedrez, con sus líneas rectas perfectamente destacadas. Desde allí se aprecia en una palabra todo lo que San Sebastián ha adelantado en me-

1902ko urte hartan mendiaren etorkizuna baikoki azaltzen zen denen aurrean. Areago oraindik urte batzueko geroago Torres Quevedoren transbordadorea eraiki zenean (horren arrasto asko ikus daitezke oraindik mendi gainean) eta nazioarteko iritzi askok Uliako gaina leku eder eta desiragarrienetakotzat jotzer zuten garaiean.

Baina guzti horiek ez zuten luzaro iraungo eta denboraz gutxian mendiak galdu egin zituen mende hasieran Uliari balioa eman zioten instalazioak. Igeldok solas parkearen zabalpena, bere funikularra eta guzti zerikusi haundia izan zuen gainbeheratze horretan Baina Uliatik oraindik alde egin gabe, bere parkeari ibil gaitzen.

Uliako gaina

Tranbia inaugurapenera gonbidaturik zeudenak lunch hura bukatu eta gero, Konpainiarena zen eta publikoaren atsedenerako utzi nahi zuten lurralde zaballean murgildu ziren.

«Parkeak egundokoak dira eta guztietan landetako arkitektura eta injinadore lanetarako trebetasun ageri da.

Lorategi, zelai, iturri eta zabaleroak ditu, eta jokalarientzat etxabola ezin ederragoa eta «La Orquídea» etxeak egina; etxabola benetan toki egokietan jarria bista ederrak ikus bai daitezke dauden lekuetatik; zirkuluak, hondartza saskiak, toldoak, etab.

Ikusi beharra dago orain bi urte mendi basa zen horrek jasan duen aldaketa sinistu nahi badugu.

Pinuñak larehun metrotara daude eta bide erraz dago bertaraino, eta berdin Konpainiaren mugak seinalatzen dituzten haizetaraino ere. Horien gainean, telerri haundi gisa, jendearentzat ikustegiak egingo dira bertatik itsasoa Matxitxakotik Frantziako Landetara no atzeman dezan.

Gutzik ezagutzen dituzten harkaitz goien hauek itsas-gainetik berrehun metrotara dauden itegi modikoak dira, harresi haunditsuak diruditen ezponda gainetan jarriak, uhinak bertan lehertzen gotorleku autsion zina menderatu nahian datorren gudarostearen atzera.

Baina hau itsasaldeko ikusgarria bada, lehorretan liluragarriagoa dugu. Donostiak goitik begiratu, axedrez taula dirudi nabarmentzen zaizkion marra zinez. Begiratu batez garbi ikus daiteke handik berri geritamar urte eskasetan Donostiak egin duen aurrerakada. Alegiazko marra batez alde zaharra eta berri erdibituz, sei edo zazpi halako erakusten dizkigu hiriak, eta hori gutxi bailitzan Pasaia aldera zabaltzen dakusagu, mendi hegalek kolore askotako landetxe hartuz, atzekaldeko berde hostotsuari bestelako margureta damaiolarik, tertziopelo berdeetan ustekabean kutsuak sik loreak deslari erori balira bezala.

Irudia guztiz atsegingarria da. Bertakoak liluratzeko ditu eta arrotzak zoraturako. Donostiak atzodanik hiri batek bisitarien eskaini lezaieken xarmarik kementsuena dauka. Ulía ezagutzen dutenek ongi dakite gurela gehiegikeriatan ari eta bertaratzeko hasten diren nek arrazoia emango digute».

nos de cincuenta años. Trazando una línea ideal que separe la parte vieja de la nueva, se ve la ciudad sextuplicada, septuplicada, y no contenta aún, se la ve desparramarse hacia Pasajes, poblando las extensas faldas de los montes con infinidad de villas de múltiples colores que rompen la monotonía de la tonalidad de verdosa fronda del fondo, semejando algo así como flores sueltas caídas al azar sobre un montón inmenso de verdes terciopelos.

El cuadro es ideal. Extasia a los propios, maravillará a los extraños. San Sebastián cuenta desde ayer el aliciente más poderoso que ciudad alguna puede ofrecer a sus visitantes. Los que conocen el Uliá saben que no exageramos. Los que vayan conociéndolo nos darán la razón».

Así preparaba la prensa local del año 1902 a los donostiarras para que se dispusieran a utilizar el tranvía y visitar la cima del monte.

El servicio se puso en funcionamiento al día siguiente de la inauguración oficial. De esta forma, muchos donostiarras conocieron el monte que tan sólo habían visto desde el centro de la ciudad. Subir a Uliá en aquella época, antes del tranvía, era una empresa que pocos donostiarras habían realizado. El tranvía, su puesta en marcha, facilitaba la llegada, como decían los periódicos, «de propios y extraños».

El descenso

La fiesta inaugural terminó a las ocho de la tarde. El chalet y los parques lucieron su espléndida luz eléctrica y además se encendieron arriba y en el trayecto, multitud de luces de magnesio con colores, y se quemaron ruedas de pólvora, cohetes y chupinazos, ofreciendo a San Sebastián un espectáculo fantástico y deslumbrador.

«Pero el espectáculo indescriptible es San Sebastián de noche y visto desde las alturas de Uliá. El convoy iluminado se desliza como gusano de luz entre los pliegues de la montaña; pero la ciudad con sus miles de luces, parpadeando entre las sombras de la noche y bajo un cielo cubierto de nubarrones, parece, ¡qué se yo! o una estrella inmensa del firmamento caída y seccionada por el golpe, o el firmamento mismo despejado y luciendo todas las constelaciones que ha descendido para cubrir y guardar las delicadezas de la bellísima ciudad».

Así de emocionados descendían los invitados de su primera ascensión, en tranvía, al monte Uliá. Todo comentario de elogio, asombro y entusiasmo se repetía en la prensa de aquellos días, cuando relataban la experiencia vivida en tan original jornada. El monte Uliá había sido vuelta a ganar para San Sebastián a través del tranvía.

Y es que, mientras el tranvía que nos está ocupando en el conjunto de este trabajo, el tranvía de la COMPAÑIA DEL TRANVIA DE SAN SEBASTIAN, se trataba de un proyecto útil, necesario, imprescindible en una ciudad como Donostia que crecía por momentos, el de Uliá contaba con el aliciente de ser un auténtico lujo: su construcción no sólo no era necesaria, sino que ni siquiera resultaba rentable, de ahí su carácter un tanto

Horrela prestatzen zuen prentsak Donostiako jendea 1902. urtean, tranbia erabiliz mendia bisita zezan.

Zerbitzua inaugurapen ofizialaren urrengo egunean jarri zen martxan. Honela, hiri erditik bakarrik ikusia zeukaten mendia ezagutu zuten donostiar askok. Garai hartan Uliara igotzea, tranbia jarri aurretik, donostiar gutxik egina zuten txangoa zen. Tranbia berriak, egunkariak zioten bezala, «bertako eta kanpokoen» bisita errazten zuen.

Jaitsiera

Inaugurazio festa arratsaldeko zortziretan amaitu zen. Txalet eta parkeetan argi elektriko bikaina biztu zuten eta bidean eta goian gainera koloretako beste argi asko zeuden dizdiz. Horiez gain polborazko txirrikak eta etxaperoak erre zituzten, hiriarri jaikizun zoragarria eskainiz.

«Bainan benetazko eta ezin esanezko ikuskizuna gauetz Donostia bera da Uliako gainetatik begiratuta. Tren argizatua mendi bihurtunetan ipurtargien antzera doa arrastaka; bainan hiriak hodei beltzez jositako gau ilunari erakusten dizkion milakako argi keinuez, ortzetik eroritako izar haundi bat iduri edo, agian, ortzea bera hiri ederraren xarma zaintzera bere garian lurreratua».

Horrela hunkiturik jaitsi ziren Uliara tranbiaz igotzera gonbidatuak izan zirenak. Harrimen, laudorio eta zoramenak behin eta berriz errepikatzen ziren egun hailetako egunkarietan, egun berezian bizitutakoa kontatzen zutenean. Uliako mendia eskuratu zuen berriro Donostiak tranbiaren bitartez.

Izan ere, lan honetan gaitzat hartu dugun DONOSTIAKO TRANBIA KONPAINIAREN tranbiak beharrezko eta premiazko proiektua eskaintzen zuen bitartean, hazitzen ari zen Donostia bezalako hiri batek nahitaezkoa zuena, Uliakoak lujozko zerbait bai zekarren: beharrezko ez izateaz aparte ez zen errentagarria gertatzen ere, eta horregatik egin zitzaion ongietorri begi onekoa hain erromantikoa zen tranbiari.

Herriak tranbia honi zion atxikimenduari azalduko beste guztia erantsi zitzaion baina, halare, egozketa ez zuen ezerk gerarazi 1912an Igeldon Solaserako Parkea bere Funikular dotorea eta guzti ireki zenean.

Uliako linea 1918. urtea arte ibili zen ohitasunez.

1920ko Otsailean Obras Públicasetako Buruzagitzak tren honen indargabetze agiria bidali zuen Udalera, honek aditzera eman zezan, zerbitzu jarraitua uztean Europako Gerrateak honetan eta beste enpresa eta negozioen gainbeherapenetan izan zuen eragina azalduz, eta erabaki hori Hiriaren kaltetan irtengo zela azpimarratuz, gure herriak zuen bizibide nagusia zen turismoa zabaltzeko atea itxiz. 1920ko Otsailaren 18ko udalplenoan trenaren indargabetzea ez onartzea erabaki zuen, zerbitzu honen iraupenerako ekintzak bultzatuz, bainan, guztiok dakigunez, Uliako Tranbia ez zen berriro martxan jarri.

nántico y, por ello, la simpatía con que fue
gido.

La propia imagen popular del tranvía se unió, en es-
caso, cuanto acabamos de referir, pero nada pudo,
embargo, evitar su demolición cuando el año 1912
rió sus puertas el Parque de Atracciones de Igueldo
su singular funicular.

La línea de Ulía funcionó de forma regular hasta el
o 1918.

En febrero de 1920 remitió la Jefatura de Obras Pú-
cas al Ayuntamiento, para que éste informara, el ex-
liente sobre la caducidad de este ferrocarril y que,
siderando que en el asunto de haber cesado de pres-
servicio de una manera continua había influido el
ado anómalo, discordante y lleno de dificultades que
Guerra Europea creó para toda suerte de empresas y
ocios, y que dicha resolución vendría a perjudicar
gran parte los intereses de la ciudad, privando a
estro pueblo de uno de sus medios de extender el tu-
no, fuente principal de su riqueza en aquellos mo-
ntos, acordó en sesión de 18 de febrero de 1920 que
procedía declarar la caducidad de este ferrocarril y
de debía apoyar toda gestión que se dirigiera en el sen-
o de la subsistencia de esta concesión, aunque, de to-
es conocido, que el tranvía a Ulía no volvió a
acionar.

El funicular a Igueldo

«En competencia con la veraniega explotación del
onte Ulía, surgió la de Montefrío, desde entonces de-
minado Monte Igueldo.

Era el año 1912. El tesón de don Evaristo San Martín,
há hecho posible el adecentamiento del monte para
que de atracciones. La construcción del funicular
su primer objetivo. Era necesario facilitar el acceso
a cumbre antes de trabajar sobre nuevos pro-
tos.

La Sociedad propuso un ramal de la vía del tranvía
San Sebastián a Venta-Berri, hasta el pie de la Esta-
n del Funicular pasando por Ondarreta. La conce-
n de este ramal, nos cuenta don Baldomero Anabi-
te, correspondía en definitiva al Estado, pero como
línea atravesaba terrenos del Ayuntamiento, enten-
como deber suyo el fijar las condiciones generales
la concesión (ya que se trataba de un servicio públi-
más aquellas otras que se referían al terreno, las
les fueron aprobadas en sesión de 20 de marzo de
2 (como ha quedado dicho en su momento, la línea
tranvía a Igueldo quedó abierta el 5 de septiembre
1912).

El domingo 25 de agosto del citado año, en las pági-
s de los periódicos de San Sebastián podía leerse el
uiente anuncio:

« **Hoy se inaugura el funicular del Monte Igueldo**
sta más bella del mundo!
 del billete, ida y vuelta, 0,50 pesetas.
 fico restaurante de primer orden, abierto hasta
 12 de la noche.
 pléndidas terrazas - Five o'clock tea.

Igeldoko Funikularra

«Monte Ulía zeritzan udako esplotazioarekin lehan,
Montefrío sortu zen, harrez geroztik Monte Igueldo
deitua».

1912. urtea zen. Evaristo San Martín jaunaren ahale-
ginek mendiaren solas parkerako prestakuntza egin zu-
ten. Funikularraren eraikuntza izan zen bere lehen xe-
dea. Tontorrerako bidea erraztu behar zen lehenbizi,
proiektu berritan sartu aurretik.

Elkartek Donostiako tranbiaren Benta Berrirako
bide adar bat proposatu zuen, Ondarretatik paseaz Fu-
nikular Estazioraino. Bide adar honetarako baimena
ematea, don Baldomero Anabitartek kontatzen digu-
nez, azken finean Estatuari zegokion, baina lineak
Udalaren lurrak igaro behar zituenenez, honek bere gain
hartu zituen baimenerako baldintzak finkatzea (zerbit-
tzu publikoa zenez) lurrei buruzkoak erantsiz eta 1912-
ko Martxoaren 20ko batzarrean onartu zirenak (zego-
kion atalean aipatu den bezala, Igeldoko tranbiaren
línea 1912ko Irailaren 5ean ireki zen).

Urte hartako Abuztuaren 25ean, igandez, Donostia-
ko egunkarrietan iragarki hau irakur zitezkeen:

Gaur inauguratzen da Igeldoko funikularra
Munduko bistarik ederrena!

Txartel prezioa, joan-etorria egiteko, 0,50 pzta.

Lehen mailako jatetxe bikaina

gaueko 12ak arte zabalik

Terraza galantak - Five o'clock tea

Arratsalfero kontzertuak

Banda del Regimiento Sicilia-rekin

Egun berean, hain justu, beste iragarki bat azaltzen zen

«La Perla del Océano» inauguratu berria zela gogora
raziz: «Itsas ureztaldiak Europako bainu-etxerik onen-
nean. Gela eroso, garbi, birtutetsu eta modernoak: 3
ureztaldi, 4 pezeta, bainu-etxean hutsean sartzeko es-
kubideaz. Kontzertuak egunero, goiz eta arratsal-
dez».

Bainan gurera itzul gaitezen. Funikularra inaugura-
tu zenerako, ofizialak ez ziren aproba eta karitatezki
igoera artean, milaka batzu ziren zerbitzu hori erabili
Igeldoko gainetara ailegatu ziren pertsonak. Hori e-
zen oztopo izan, inaugurapen ofizialeko egunean, ga-
rraio berrira igo nahian jendea erruz hurbil zedin. Bori
tehun lagunetik gora bazkal garaian, eta lau bider ge-
hiago afaltzeko ordua heldu zenean: horiek Igeldoko
Funikularrean martxan jarri zen egunean ibiliak zirel-
konta zezaketen.

Martxan jartze horrek ez du gainera sekula beldurri
sortu jendearengan, pertsonekin ibili aurretik egin ze-
aproba behar bada ezagutzen zutelako: 4.560 kiloko zi-
maketa zeramala, bide erdian zegoenean kableak mo-
tu zitzaizkion: kolpean geratu zen.

«Berebizikoa da funikularrean egindako igoera-
esan zuten kazetariak—eta arrisku pentsakizuna
uxatzen dituen martxaren xamurrari, ikuslearen oin-
tik luraren desagertzea erantsi behar zaio».

Bideko puntu batzutako talangoak Espainiako ald-
patsuena bihurtu zuen, publizidadeari begiratu