

Este sistema de transporte se expandió inmediatamente por toda Europa y Norteamérica. En Bilbao, se inaugura en 1876 y llega a Donostia en 1887.

La verdadera revolución del tranvía llegaría en 1881 en Lichterfelde, cerca de Berlín, donde la firma Siemens & Halske pone en funcionamiento un rudimentario tranvía eléctrico con un motor potente, silencioso y limpio, aunque no exento de peligros porque la energía eléctrica se recibía a través de los raíles, con el consiguiente riesgo de electrocución; la experiencia berlinesa se mejoró enseguida, implantándose la toma de corriente mediante línea aérea y Bilbao en 1896 y Donostia en 1897, serán las primeras ciudades del Estado en utilizar tranvías eléctricos.¹

A modo de anécdota señalaremos que hasta 1917, funcionó un tranvía de tracción animal que enlazaba las ciudades guipuzcoanas de Irún y Hondarribia y que en Alicante, no se electrificarían todas las líneas de tranvía urbano hasta 1924.

La Compañía del Tranvía de San Sebastián.

La Compañía del Tranvía de San Sebastián surgió a instancias de un grupo de prohombres donostiarras que integrarían su primer consejo de administración y quedó constituida ante notario el 2 de julio de 1886. El objetivo de la nueva empresa era construir un tranvía desde San Sebastián a Pasajes y Rentería y su explotación y aprovechamiento, después de terminada la construcción, en todo o en parte de su trayecto.

El 18 de julio de 1887, se inició la explotación de un corto trayecto urbano, ofertando el servicio a los donostiarras y a la numerosa colonia de veraneantes.

Desde su inicio, la Compañía adoptó como sistema de tracción el ganado, *el motor sangre*, si bien no descartó, informando así a los accionistas, la futura utilización de otros procedimientos y apuntaba a dos: *el aire comprimido y la electricidad, que en otras compañías llaman poderosamente la atención por la gran economía que en la tracción pudiera resultar, sin que hasta ahora la práctica haya sancionado estos procedimientos, que como queda dicho no han de ser desatendidos por nosotros.*²

El ganado adquirido por la Compañía fue de 21 mulas y 12 caballos, si bien, a 31 de diciembre, se habían enajenado por inservibles cuatro híbridos y habían fallecido dos caballos; estas bajas se justificaban por lo costoso que resultaba acostumbrar a los animales al sistema de arrastre.

Junto con la adquisición del ganado y dentro del capítulo de "Gastos", en el apartado "Tracción", se contemplaban también los correspondientes a los piensos formados por cebada, avena, habas, paja y heno, el servicio de veterinario y el herraje.

El 6 de marzo de 1888, el presidente del consejo de administración de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, don Atanasio de Osácar, en referencia al Ejercicio 1887, informaba que la transformación de la tracción se había ejecutado en dos períodos, estableciéndose la tracción eléctrica en el trayecto de Ategorrieta, sede las cocheras, a Rentería a partir del 22 de agosto y continuando con la tracción de sangre en el resto de la

¹ OLAIZOLA ELORDI, Juanjo. *El tranvía eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia*. Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos. Pp. 21-25. Bilbao, 2001.

² Memoria del Ejercicio 1887, presentada al Consejo de Administración el 4 de marzo de 1888. Archivo Histórico del Museo Vasco del Ferrocarril. Azpeitia (Gipuzkoa).

línea, hasta el 28 de octubre que se estableció la tracción eléctrica en la totalidad, es decir, hasta Venta Berri, con el ramal de la Estación.

Don José Rodríguez, veterinario de la Compañía del Tranvía

José Rodríguez Jabat, había nacido en Astraín (Navarra) el 13 de Junio de 1829, pero residía desde niño en la donostiarra calle de Esterlines número 15.

Cursó sus estudios en la Escuela de Veterinaria de Zaragoza,³ revalidándose el nueve de enero de 1857 como veterinario de 2ª Clase

Hombre luchador, decidido y tenaz, el 17 de mayo de 1859, a los tres meses de publicarse el Reglamento de Inspectores de Carnes,⁴ se dirigió al Sr. Alcalde Constitucional de esta Ciudad⁵ recordando la obligatoriedad de disponer de los servicios de un veterinario en el matadero municipal, tal y como establecía el artículo segundo del Reglamento aprobado por S.M. en 24 de febrero último para la Inspección de Carnes en las provincias y ofreciéndose para el puesto por ser el único de la Ciudad con la titulación adecuada.

Como el escrito no tuvo buena acogida en el Consistorio, Rodríguez, volvía a insistir el 3 de Marzo de 1860 ante el Sr. Alcalde Constitucional de esta Ciudad, señalándole el nulo costo que para las arcas municipales tenía el servicio que se debía crear y nuestro protagonista oferta y que se financiaría por las tasas a percibir en el matadero.⁶ En esta ocasión su demanda encontró acogida favorable, sin duda por el señuelo de la gratuidad y a propuesta del Sr. Alcalde, D. Tadeo Ruiz de Ogarrio, fue nombrado por el Gobernador Civil, *Inspector de Carnes*, tomando posesión el 21 de Marzo de 1861 y convirtiéndose en el primer veterinario municipal de San Sebastián.

Las funciones inspectoras del Sr. Rodríguez en el matadero municipal, se complementaban con el ejercicio de la clínica veterinaria en los caseríos del término municipal y desde el primero de julio de 1887, entró a formar parte de la nómina de empleados de la Compañía del Tranvía de San Sebastián con un sueldo mensual de 31,25 pesetas que no se modificaría hasta que, eliminada la tracción sangre, abandonó la empresa el 31 de octubre de 1897, una vez que se vendieron todas las caballerías.

Al respecto señalar que en el libro de personal de la Compañía, en el apartado correspondiente a nuestro protagonista, hasta el año 1893 figura que *cumplió a entera satisfacción*, mientras que en las últimas referencias se limita a reseñar que *cumplió*, ignorando los autores el motivo de tan lacónica anotación.

³ Secretaría de la Facultad de Veterinaria de Zaragoza (SFVZ). Libro 1º de Matrículas. 1848-1858; pág. 16

⁴ GM de febrero de 1859, reproducido en el Boletín Oficial de Guipúzcoa nº 142 de 20 de noviembre de 1859.

⁵ Archivo Histórico del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián (AHAD-SS. A-11-VII (98-4). Años 1816-1890

⁶ Idem

Para terminar con los apuntes biográficos del veterinario Rodríguez Jabat, señalar que el 21 de Enero de 1899, después de 38 años de servicio al Ayuntamiento donostiarra, renunciaba a la plaza, imaginamos que por razones de edad y salud, agravadas, posiblemente, por la mala convivencia con sus compañeros los veterinarios municipales Fermín Echeveste Altuna y Luis Sáiz Saldaín. Por acuerdo de la Junta Municipal de 23 de Febrero de 1899, se le concedía una pensión de jubilación de 1.000 pts anuales.

Consideraciones sobre la tracción animal

En junio de 1893, el veterinario Rodríguez Jabat junto con otros técnicos, a instancias de la gerencia de la Compañía, realizó un detallado análisis de todos los aspectos que se relacionaban con la tracción animal, el factor más importante de la explotación, para lo que recopiló información de lo que sucedía en otras compañías que, por sus años de experiencia, habían realizado estudios de cuanto se relaciona con este tipo de tracción, entonces la más extendida en Europa.

El trabajo abarcaba los capítulos siguientes:

1º Razas.- Especificación de las que han dado mejores resultados en la explotación y causas que han determinado su adopción. Límites de edad en que se emplean y condiciones especiales de alimentación y trabajo que les conviene. Duración de tiempo en que son aptos para el servicio. Precio medio de coste. Precio medio de venta cuando se les pone fuera de servicio.

2º Herraje.- Sistemas empleados durante el verano o el invierno. Ventajas e inconvenientes.

3º Alimentación.- Composición media de la ración.

Resumiendo el amplio trabajo al que hemos tenido acceso y concretando en los datos que a la Compañía se refieren, podemos afirmar que:

El informe no se definía, de una manera global y uniforme sobre la raza de caballos óptima para los servicios de tranvía, porque en cada explotación las circunstancias locales, el trazado y perfil de la línea, así como las condiciones del coste y la existencia de razas autóctonas de tracción, ejercían una influencia considerable en la elección definitiva de la raza de caballos que debía emplearse; muchas ciudades utilizaban caballos ardeneses y daneses, por su gran resistencia, docilidad y trote relativamente ligero, especialmente cuando eran de raza pura y cuando los gastos de transporte no producían un aumento considerable en el precio de coste; en los países meridionales, donde los caballos de estas razas resultarían muy caros, se recomiendan por su resistencia los caballos húngaros; la Compañía utilizaba mulas de Olorón y caballos bretones y normandos.

La mayor parte de las compañías europeas de tranvía, convenían en que los límites de edad deben fijarse entre los 5 y 8 años. No era recomendable adquirir caballos de menos de 5 años, ni que pasaran de los 9 años, no sólo porque su duración es más corta, sino también porque en general, los caballos de más edad, aunque estuvieran bien conservados, no eran útiles salvo que hubieran trabajado poco hasta entonces, circunstancia difícil de comprobar; además, por su avanzada edad, estos animales no

se hallaban en estado de resistir el duro trabajo al que estaban sometidos en las empresas de tranvía.

También era coincidente el criterio de alimentar a los caballos con 8 kg. de grano y 5 a 8 kg. de heno y paja, para un trabajo que no exceda de 25 kilómetros al día, sobre todo cuando las circunstancias permitían darles cada 10 ó 12 días, un día completo de descanso. En estas condiciones, un buen caballo, era apto para el servicio durante un período medio de 5 años por lo menos.

El promedio de coste fue de 662,43 pesetas y el del producto obtenido en venta 411,99 resultando una pérdida promedio de 250,44 pts. en donde estaban incluidas las caballerías muertas por enfermedad o accidente; depreciación similar a la que tienen otras compañías; a pesar de ello, y con el objeto de aminorar esta pérdida, se optó por alquilar las caballerías para el servicio de verano, sosteniendo el contingente necesario para todo el año.

El servicio de herraje se practicó en la Compañía desde la fundación hasta septiembre de 1892, por contrata externa hasta que se contrató a un maestro herrador y si bien resultaba teóricamente más costoso, se observó una optimización de la fuerza animal por descenso de bajas.

La ración diaria de las caballerías del Tranvía de San Sebastián, dependía de diferentes combinaciones hechas, según la estación y el precio de los granos, tomando como base la cebada, la avena y la paja, mezcladas con habas, harina de coco, guisantes y heno.: Cebada 5 ½ Kg. Avena 2 Kg. Paja. 8 Kg. en total una ración de 15 ½ Kg. que se reparte en cinco piensos a horas convenientemente distribuidas; antes de que el caballo prestara servicio.

&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&

Agradecimiento

Los autores agradecen el entusiasta apoyo recibido por don Juan José Olaizola Elordi, Licenciado en Geografía e Historia y Director del Museo Vasco del Ferrocarril, ubicado en el antiguo Parque y talleres del Ferrocarril del Urola de Azpeitia (Gipuzkoa), Julián Elorza kalea, 8, teléfono 943-15.06.77 y fax 943-15.07.46.

Correspondencia

Dr. José-Manuel Etxaniz Makazaga
Director de Sanidad, Medio Ambiente y Consumo del
Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián
E-mail: jmanuel_etxaniz@donostia.org