

Pequeño relato sobre las vías de comunicación en Errenteria

Enrique Ponte Ordoqui

Puede parecer, y con razón, una verdad de Perogrullo manifestar que el proceso de implantación de las comunicaciones en esta Villa, a lo largo del tiempo, guardó una estrecha relación con: su ubicación concreta en el territorio, su relación con su entorno más o menos inmediatos; y con el desarrollo de las diversas actividades y el progresivo avance tecnológico.

Como inicio, y para situar esta cuestión en los orígenes de sus comunicaciones, me voy a permitir transcribir unas líneas escritas por Serapio Múgica, en el año 1918, en el tomo dedicado a Guipúzcoa, correspondiente a la "Geografía General del País Vasco-Navarro"¹: *"En un país tan quebrado y lluvioso como éste, era un problema asaz difícil el tener en buen estado los caminos, porque los derrumbamientos de tierras y las frecuentes inundaciones ocasionaban desperfectos considerables. Si a eso añadimos el temor de las invasiones del francés en aquellas funestas épocas de continuas guerras, que obligaba a los pueblos, especialmente en la frontera, a cerrar y obstruir con arbolado y matorrales, los pasos naturales de tránsito para dificultar la marcha del enemigo, se comprenderá los graves inconvenientes con que tropezaba el viajero en esta Provincia".* Y a continuación afirmaba: *"A todos estos impedimentos hay que agregar todavía el pugilato que se establecía entre los pueblos, para oponerse los unos a la apertura de caminos que proyectaban otros, con el fin de defender sus propios intereses, impidiendo que escaparan por las nuevas vías, los géneros comerciales que pasaban por su territorio".*

Convendría indicar que ya en el año 1542 Errenteria pretendió abrir un camino directo hasta

Goizueta de manera que el comercio de la lana, que venía de Navarra, pudiese llegar directamente al puerto. Sin embargo, ese camino no llegó a realizarse debido a la oposición que al mismo presentaron Hondarribia, Donostia, Tolosa y Oiartzun que entendían que esta nueva vía perjudicaría los intereses portuarios de las dos primeras y de tránsito de las otras dos. Con aquella actitud de los municipios vecinos quedaría confirmado lo señalado por Serapio Múgica.

No debe olvidarse, por otra parte, que si bien el comercio a través del puerto de Pasajes estaba regulado en esta Villa en la Lonja, instalada en el año 1497, Errenteria, sin embargo, no se encontraba situada en el camino real, que era el que servía lógicamente para el transporte de mercancías. En efecto, como es conocido, el camino real desde Salinas de Leniz hacia Francia, se dirigía por Hernani a Oiartzun, pasando por Ventas de Astigarraga y atravesando, eso sí, terrenos pertenecientes al término jurisdiccional de Errenteria, pero a cierta distancia del núcleo urbano. Desde Ventas al centro de la Villa existía un camino de enlace que se hizo de nueva planta entre los años 1827 y 1828.

Fue en el siglo XIX, y más concretamente a partir de su segunda mitad, cuando se inició el proceso por el que Errenteria –que hasta entonces había mantenido tras sucesivas reedificaciones su trama medieval y una actividad relacionada con la agricultura, las ferrerías, los astilleros y el comercio de materias primas–, iba a ver transformado su carácter con la implantación de numerosas industrias y la apertura y trazado de modernas vías de comunicación.

En efecto, la entrada de Errenteria en la era industrial vino necesariamente acompañada de la implantación de un nuevo sistema de comunicaciones y de unas infraestructuras acordes con los desarrollos tecnológicos de la nueva época

1. Múgica, Serapio. *Provincia de Guipúzcoa*, en Carreras y Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco*. Barcelona 1918.

que iban a cambiar, a partir de entonces, su estructura urbana, económica y social y, por ende, la relación con su entorno.

Con la decisión de nombrar a San Sebastián como capital de provincia se procedió a la construcción, entre los años 1844 y 1845, del nuevo camino que desde Andoain, y pasando por Donostia, incorporaba a Erreterria en una red moderna de comunicaciones constituyendo una porción de la carretera nacional. Pero ello implicó, por el contrario, la ruptura de parte de su trama medieval, dado que supuso la demolición de diversos edificios del casco histórico. Esta intervención supuso lo que, en términos urbanísticos, se denomina como un "sventramiento", instrumento de proyectación en reformas urbanas usado, según las circunstancias, en otros lugares con muy diversa fortuna. Para situarnos: esa apertura viaria que rompió la trama urbana medieval estaría constituida por la parte que, en la actualidad y popularmente, se conoce como "Viteri pequeña", entre la Alameda y la plaza de los Fueros. Y así, a partir de aquel momento y de manera sucesiva, se fueron mejorando las conexiones del nuevo camino con los municipios vecinos.

El escritor catalán Juan Mané i Flaquer al relatar su periplo por tierras vascas, efectuado en el año 1876, y que está contenido en el "Viaje al País de los Fueros"², nos ofrece un valioso testimonio en relación con las diferentes realidades que él, como viajero, pudo captar en aquel tiempo.

De todos es bien conocido que de Erreterria a Lezo no hay más que un paso, pero en aquella época en la que el escritor catalán efectuó su periplo lo pudo efectuar andando a pie "ya que de otra manera no sería posible si recorriéramos el trayecto, como yo lo recorrí, con ocasión de romería".

2. Mané y Flaquer, Juan. *Viaje por Guipúzcoa al final de su etapa foral-1876*. Biblioteca Vascongada Villar. Bilbao 1969.



"Caminos entre Guipúzcoa y Navarra". 1557. Archivo de la Real Cancillería de Valladolid (Planos y Dibujos, Carp. 34, nº 496).

Así, por entonces, ya hacía más de una década que se había iniciado el servicio del tramo San Sebastián-Irún de la línea ferroviaria del Norte, ya que fue puesto en estado de explotación el 22 de octubre de 1863 y la totalidad de la línea se inauguró oficialmente en agosto de 1864. La titularidad y explotación del ferrocarril la obtuvo la Compañía de Ferrocarriles del Norte. De esa manera Erreterria, con la implantación y la ubicación de la estación en la margen derecha del río Oiartzun, quedó estratégicamente comunicada asegurando su futuro desarrollo industrial, e iniciándose un importante proceso de cambio económico y social. En definitiva, Erreterria se vio incluida en una red que le permitió acceder con relativa facilidad tanto hacia Madrid en un sentido, como hacia a París por el otro y todo ello para posibilitar tanto el transporte de mercancías como de personas.

Pero, volvamos a la guía de Mané: *“Para ir de Irún a San Sebastián en este viaje de recreo nos hemos valido de los antiguos medios de locomoción, siguiendo los caminos carreteros; pero hay otro modo de hacerlo más cómodo, aunque no tan pintoresco, que es valiéndose del ferrocarril del Norte”*. Si bien años más tarde, concretamente en el año 1911, se procedió a una importante mejora de la línea mediante la instalación de la doble vía, la descripción del viaje efectuada por Mané, en lo que se refiere a la traza ferroviaria, no se diferenciaría de la que cualquiera de nosotros podríamos efectuar actualmente: *“Los 10 kilómetros que separan Irún de Rentería los recorre el ferrocarril cruzando varias veces la carretera, atravesando el collado de Gainchurisqueta por medio de un túnel de 600 metros, salvando el Oyarzun merced a un puente de 40 metros, frente a Lezo, ocultándose luego en otro túnel de 195 metros, para llegar de sorpresa a la rada de Pasajes, cuya extremidad recorre sobre un malecón”*.

Habría que indicar que un ramal del ferrocarril, desde la zona de la actual Papresa, posibilita la conexión ferroviaria con el Puerto. En efecto, tras atravesar un túnel, el ramal entra en Lezo asegurando un acceso directo a las instalaciones portuarias siendo utilizado actualmente para el transporte de vehículos.

Un nuevo sistema de comunicaciones, éste con carácter interurbano, se implantó en Errenteria durante los últimos años del siglo XIX. En efecto, para la mejor comunicación entre San Sebastián y Errenteria se trazó y construyó un tranvía de tracción animal cuyo último tramo, Molinao-Errenteria, se habilitó el 13 de junio de 1890. Podemos imaginarnos el esfuerzo que supondría para las bestias de carga el ascenso por el camino en pendiente en el tramo que discurre desde Antxo hasta el alto de Capuchinos. Se trataba de un sistema que generaba dificultades de distinta índole y por ello, para mejorar el servicio, la Compañía del Tranvía de San Sebastián procedió a la electrificación de la línea, autorizándose el día 2 de noviembre de 1897 la puesta en marcha del tranvía eléctrico, pero sin modificar su recorrido. Ese tranvía circulaba por el interior de la Villa a lo largo de la actual calle Viteri, en ambos sentidos, por lo que se creaban serios problemas de seguridad y circulación de la ruta de comunicación con Francia en una calle no preparada, por sus características, para soportar el tráfico que se iba generando. Para solventar este nuevo problema se decidió, entre la Diputación, el Ayuntamiento y la Compañía del Tranvía, la construcción de un nuevo vial, a modo de variante, que se denominó avenida de Alfonso XIII. Su inauguración, con asistencia de los reyes, tuvo lugar el 21 de julio de 1915. La actual denominación, como es



Archivo Daniel Casado.

bien conocido, se trata de la avenida de Navarra, que en aquel momento limitaba con las marismas existentes en el actual barrio de Iztietta.

Años más tarde, ya a mediados de pasado siglo XX, se inició un proceso paulatino de sustitución de los tranvías de la Compañía por trolebuses. En concreto, ese proceso alcanzó definitivamente a la línea San Sebastián-Errenteria el día 12 de enero de 1953 cuando circuló la última unidad. Sin embargo, a su vez, ese sistema también fue suprimido prestándose el 19 de diciembre de 1973 el último servicio de trolebuses, atendándose los diferentes trayectos, desde entonces y hasta la fecha, mediante autobuses, cuyas diversas líneas se han venido implantando en el tiempo a fin de resolver las necesidades de comunicación de los vecinos.

Otro nuevo elemento de comunicaciones se implantó en los primeros años del pasado siglo. En efecto, en el año 1912 se inauguró el ferrocarril de la Frontera, de ancho métrico, conocido popularmente como el "Topo", dado el elevado número de túneles existentes en su trazado, ya que representa el veinte por ciento de su recorrido. Tal y como señala Juanjo Olaizola³ en su publicación sobre los ferrocarriles guipuzcoanos, los promotores del ferrocarril *"pensaron acertadamente que los humos de los trenes podían resultar insoportables*

en el interior de los túneles, por lo que decidieron recurrir desde un principio a la tracción eléctrica, utilizando equipos similares a los de los tranvías". La línea, partía de San Sebastián con final de trayecto en Hendaia, disponiendo de una estación y de un taller de mantenimiento junto al barrio de Gaztaño. Para posibilitar su relación con la vialidad urbana, y por razones topográficas, se dispuso de un pequeño viaducto junto a la ermita de la Magdalena y otro en Arragua resolviendo su relación con el cauce del río Oiartzun. Posteriormente, en la década de los setenta del pasado siglo, y para asegurar un mejor servicio en relación con los nuevos desarrollos residenciales dispuestos al oeste de la Villa, se implantó el apeadero de Galtzaraborda. Recientemente, con idéntico criterio y, en este caso para posibilitar la accesibilidad ferroviaria a los nuevos desarrollos residenciales, hacia el este de la Villa, se ha construido el apeadero de Fandería, cuya inauguración tuvo lugar el pasado día 5 de marzo y que queda integrado dentro del denominado Metro de Donostialdea⁴, del que hablamos más adelante.

La construcción de este ferrocarril y su explotación fue llevada a cabo por parte de la Compañía del Ferrocarril de la Frontera Francesa, pasando posteriormente a integrarse dentro de la Compañía

3. Olaizola, Juanjo. *Gipuzkoako Trenak*. Diputación Foral de Gipuzkoa. Donostia-San Sebastián 1995.

4. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco. Folleto *"El Metro de Donostialdea en marcha"*. 2009



Segundo cinturón.

de Ferrocarriles Vascongados. Ésta se mantuvo en activo hasta 1971 año en que debido a dificultades de distinta índole pasó, a su vez, a integrarse en la sociedad estatal Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE). Finalmente, y como consecuencia de las transferencias establecidas con motivo de la entrada en vigor del Estatuto de Autonomía del País Vasco, en el año 1982 este ferrocarril pasó a depender del Gobierno Vasco y a formar parte de la sociedad pública Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos (Euskotren).

Un elemento singular de transporte, aunque no de personas, fue el Ferrocarril Minero de Arditurri. Ese pequeño ferrocarril, de 0,75 metros de ancho, tenía por objeto el transporte del mineral extraído de las minas de Arditurri, en Oiartzun, y hacerlo llegar hasta el puerto de Pasajes, totalizando un recorrido aproximado de 11,4 kilómetros. Un gran puente Cantilever posibilitaba la descarga de los vagones volcándolos directamente sobre la bodega de los barcos. Para conocer mejor las características del trazado y de sus elementos de ingeniería vamos a utilizar los datos expuestos por el ingeniero de caminos Gumersindo Birebén en su informe de 11 de septiembre de 1924 para la Real Compañía Asturiana de Minas⁵. El tren, desde Oiartzun, entraba en este término municipal y tras salvar el cauce del río Oiartzun mediante

5. Birebén, Gumersindo. *Informe relativo al Ferrocarril de Arditurri*. 1924 Archivo Municipal de Errenteria.

un puente de 43,20 metros de longitud (conocido por los errenterianos veteranos como “puente peli”, lugar en el que, según me cuentan, se dedicaban en los meses veraniegos a los deportes náuticos) se dirigía, paralelamente al “Topo”, hacia Gaztaño, salvando su acceso mediante un puente. Posteriormente, cruzaba mediante sendos puentes el canal de la Fábrica de Pekín y el camino a Astigarraga. Antes de llegar al puerto a través de un túnel de 225 metros de longitud, salvaba el trazado del “Topo” mediante un pequeño puente situado en las inmediaciones del actual Polideportivo. De hecho, los estribos del mismo fueron recientemente demolidos debido a la construcción de la prolongación de la calle Aiako Harria. La clausura de ese tren minero tuvo lugar en el año 1965.

En parte paralelo con el ferrocarril de Arditurri, pero éste con una anchura menor ya que alcanzaba únicamente 0,60 metros, funcionó otro que conectaba diversos cotos mineros de la zona de Artikutza con la estación del ferrocarril del Norte de Lezo-Errenteria. Fue inaugurado en el año 1898 pero no tuvo una larga existencia ya que fue abandonado su servicio en el año 1917. Tenía un recorrido de 30 kilómetros lo que le convirtió, en palabras de Olaizola “en el de mayor longitud de la península en su categoría”. Años después la Diputación se hizo cargo, hasta los años cincuenta del pasado siglo, de su tramo final, concretamente entre las canteras de Karrika y la zona de



Estación de Fanderia.

Foto: Gobierno Vasco (Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte)

Gabierrota, para el transporte de piedra destinada a la pavimentación de las carreteras provinciales. Junto a ese emplazamiento la Diputación situó un almacén, recientemente demolido, y un edificio residencial para proporcionar alojamiento a los trabajadores destinados al mantenimiento de carreteras forales.

La nueva situación económica y el fuerte desarrollo industrial, que tuvieron lugar a partir de la segunda mitad de la década de los cincuenta del pasado siglo, implicaron un proceso, bien estudiado, de llegada de emigrantes que vino a modificar sustancialmente los parámetros urbanísticos de la Villa. En efecto, para poder resolver el problema que se generó debido a la carencia de viviendas y a no poder ofrecer alojamiento a los recién llegados, se produjo un fuerte incremento del desarrollo residencial. Habría que señalar, como referencia, que en el año 1955 se produjo la aprobación del Plan General, cuyo desarrollo incontrolado a través de diversos documentos de planeamiento parcial carentes, en su mayoría, del adecuado y exigible rigor en su contenido y, sobre todo, con una fuerte carga de descontrol en lo relativo a su gestión, provocaron serias afecciones a la ordenación urbana del municipio que son de sobra conocidas.

Además, de manera paulatina en el tiempo, se dio la circunstancia de que prácticamente la totalidad de las industrias existentes en el centro urbano se trasladaran a otros lugares, localizados fundamentalmente en municipios vecinos convirtiéndose Errenteria en un municipio "dormitorio". Pero dejemos momentáneamente el planeamiento e incorpórenos nuevamente a la carretera.

En los años sesenta del pasado siglo la situación de la carretera N-I, debido al fuerte desarrollo del parque automovilístico, se caracterizaba por un muy importante incremento del tráfico, que conllevaba una larga serie de problemas para los vecinos (humos, ruidos, atascos, etc.). En el caso concreto de Errenteria, el carácter de travesía urbana de la avenida de Navarra provocaba que la relación urbana en un lugar de destacada centralidad fuese muy deficiente. Esta circunstancia fue, en parte, resuelta mediante la construcción de la autopista Bilbao-Behobia que enlazaba la Variante de San Sebastián con la frontera. Para su conexión con la Villa, la autopista dispuso sendos enlaces, en la zona de Beraun al oeste y en Arragua al este y, como obra singular en el término municipal, hay que destacar el viaducto de Pontika. En el año 1976 la autopista, en todos sus tramos, estaba ya concluida.

En el año 1991 y después de un largo proceso que podríamos calificar como de

difícil, fueron aprobadas las Normas Subsidiarias de Planeamiento de la Villa (NNSS)⁶ que sustituyeron al anterior Plan General del año 1955. Entre los criterios y objetivos señalados en aquel documento merece la pena destacar, en este pequeño relato, los relativos a la red interurbana, por un lado y la red urbana por el otro y, también la previsión de ubicar aparcamientos en diferentes localizaciones, estratégicamente distribuidos.

En relación con la red interurbana, en las NNSS, se indicaba que todos los estudios realizados hasta entonces coincidían en la necesidad de dotar a Errenteria de una Variante que desviase el mayor tráfico posible de la avenida de Navarra. Pues bien, como es sabido, dicha Variante fue inaugurada en el mes de mayo de 1999 y con su puesta en servicio se tranquilizaron notablemente aquellos tráfico. Entre otras consecuencias interesantes debe subrayarse la mejora del barrio de Iztietia en lo que se refiere a su correcta integración urbana. En la actualidad, la anterior travesía, una vez cedida al Ayuntamiento, ha modificado su sección conformando un elemento viario de características netamente urbanas.

Por su parte, en lo que se refiere a la red urbana, en las NNSS se proponía la clarificación de la misma mediante el diseño de una estructura en malla a partir de la red existente en aquel momento. En dirección este-oeste el elemento fundamental propuesto es el denominado "Vial Sur" que se organiza desde la calle Beraun hasta las Agustinas y Larzabal. Ese vial, está pendiente para su completa terminación, de la construcción de un tramo en la zona de Gaztaño. Para ello el traslado de los talleres de mantenimiento de Euskotren a la zona de Araso en Irún va a facilitar significativamente la gestión lográndose, además, la completa regeneración urbana de ese ámbito.

La implantación de los aparcamientos subterráneos se convirtió a partir de los años noventa, fundamentalmente, en una de las cuestiones más relevantes en lo relativo a las soluciones propuestas para paliar el grave déficit de plazas de aparcamiento existente. No voy a relacionar todos los construidos hasta la fecha, pero sí hay que señalar que su localización se ha producido, prácticamente, en la totalidad de los barrios de la Villa.

Todos esos objetivos y otros nuevos se establecen en el vigente documento de ordenación:

6. Normas Subsidiarias de Planeamiento de la Villa de Errenteria. Ayuntamiento de Errenteria 1991.

el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU)⁷, aprobado definitivamente en septiembre de 2004, documento urbanístico que revisa, actualiza y deroga las anteriores NNSS. Así cabría señalar la prevista red de “bidegorris” y la implantación de ascensores urbanos, que vendrían a facilitar la comunicación en un municipio que presenta serios problemas de accesibilidad debido a su compleja topografía.

Uno de los nuevos elementos más destacados del sistema general de comunicaciones previstos en el PGOU lo constituye el denominado Segundo Cinturón de Donostia-San Sebastián, planteado con el objetivo de obtener una alternativa a la variante de San Sebastián. Una vez construido, fue abierto al tráfico el 25 de junio de 2010. En este municipio hay que destacar como elemento de ingeniería singular su enlace con la Autopista Bilbao-Behovia. Pero aparquemos el coche y subamos nuevamente al tren para hablar brevemente de las previsiones futuras.

Recientemente, el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco se ha decidido a abordar la construcción del denominado “Metro de Donostialdea” que discurrirá, en unos tiempos competitivos, desde Lasarte hasta Hendaya dando servicio directo al 65% de la población guipuzcoana. En lo referente a Errenteria se prevé la reforma de las estaciones de Galtzaraborda y Centro que conllevará la eliminación de algunas barreras urbanísticas y la reordenación de las conexiones viarias urbanas. Además, en palabras del Gobierno Vasco *“el estudio que analizará el*

7. Plan General de Ordenación Urbana de la Villa de Errenteria. Ayuntamiento de Errenteria 2004.

soterramiento de la línea a su paso por Errenteria puede dar muchas posibilidades para mejoras urbanas”.

La resolución de esa última propuesta significará, sin duda, un reto y una mejora sustancial para la Villa en lo relativo tanto a la movilidad de sus ciudadanos como a la integración urbanística entre los barrios de Galtzaraborda y de Alaberga, por un lado, y entre los barrios de Gaztaño y el Centro, por el otro.

¿Qué otros elementos de comunicación se prevén en el futuro en relación con Errenteria? En primer lugar hay que hacer referencia al trazado de la nueva red ferroviaria, conocida como “Y vasca”, actualmente en construcción, pero cuya afección concreta a este término municipal todavía se desconoce, si bien es cierto que el trazado supuesto discurrirá en túnel en el monte San Marcos.

Debemos hacer referencia, finalmente, a las previsiones iniciales que se efectúan en el Master Plan en fase de elaboración con el objeto de ordenar los suelos afectados por la regeneración del entorno de la bahía de Pasaia. En esos trabajos preliminares se prevé la implantación de una nueva estación de ferrocarril en la zona de Altzate, que daría servicio a este futuro barrio, así como al previsto en la península de Capuchinos y en los posibles desarrollos ubicados en sus inmediaciones, en Lezo.

Los retos que se plantean desde ahora, en estas últimas previsiones, hacen que el proceso iniciado en la mitad del siglo XIX y continuado en el siglo XX, pueda tener una continuidad en un futuro más o menos lejano teniendo en cuenta el desarrollo de las innovadoras tecnologías. Será entonces cuando este relato podrá seguir siendo completado.

