

La pequeña historia de las comunicaciones de Hernani

— Luis Blas Zuleta —

A principios del siglo XIX se circulaba por CAMINOS mejor o peor trazados. Por Hernani pasaba el Camino General o Camino Viejo, también conocido por Camino Real y que sería más tarde la carretera Nacional 1. Venía de Tolosa, atravesaba Hernani y, por Astigarraga y Oyarzun, llegaba a Irún.

La comunicación con San Sebastián se hacía por una derivación de la Carretera de Loyola a Astigarraga, que empalmaba la Ciudad con el Camino General, y en el cual Hernani impuso un derecho de portazgo o peaje.

También había otro camino a la capital por Ayete, camino que en parte circulaba paralelo a la carretera de Aldapeta, salida natural hacia Tolosa.

Circulaban entonces las DILIGENCIAS, con un servicio regular a Madrid. Se iniciaron estos servicios no antes de 1819, aunque tres años antes ya habían comenzado a circular las primeras diligencias por España, desde Barcelona.

Las diligencias transportaban viajeros y correo, el servicio llamado de postas, que se realizaba garantizando cada tres o cuatro leguas, cambio de tronco de caballos.

Hernani sería una de las postas donde las diligencias que



Estación del Ferrocarril del Norte.

iban a Madrid, realizaban el relevo de caballos. El precio del billete en estos carruajes era de cuarenta céntimos la ida, y setenta y cinco céntimos el billete de ida y vuelta a la Capital.

También circulaban por Hernani carruajes que hacían servicios periódicos a Pamplona y Zaragoza.

En 1890 había un servicio de diligencias por Ergobia a San Sebastián, que salían de Hernani, del establecimiento de Raimundo Otamendi, teniendo la terminal en la Calle Camino de San Sebastián.

El 24 de Diciembre de 1900 fallecía Gregorio Otaegui, conocido por el "cochero de Hernani", tras haber cumplido treinta años de servicio en estas diligencias.

El servicio de CORREOS, reglamentado desde 1844, dio estabilidad y frecuencia a las diligencias. Ya a mediados del siglo XIX el correo se recibía en Hernani diariamente, por valijero procedente de Tolosa, que llegaba a las tres de la tarde, y se expedía a las dos de la madrugada.

El servicio de Correos se estableció desde el 12 de Noviembre de 1925, en el nº 53 de la Calle Mayor, ubicándose en el primer piso y compartiendo el "palacio de Comunicaciones" con la Notaría.

Un medio de comunicación importante para Hernani, ha sido la implantación del FERROCARRIL desde 1864, fecha en que quedó inaugurada la línea Madrid-Irún, y que por una

serie de circunstancias se hizo pasar por Hernani, no siguiendo el cauce del río Oria como parecía natural. En el archivo municipal existen documentos a partir de 1855, sobre expropiación de terrenos para el ferrocarril.

Explotada por la Compañía del Norte, con predominio de capital francés, comenzó con vía única, pero pronto se hizo la vía doble entre Irún y Alsásua, debido al intenso tráfico que se registraba. El servicio se interrumpió de 1873 a 1875, durante la guerra carlista. En 1887 se sustituyeron los raíles de 6,20 metros, por otros de 12,40 metros. La electrificación se acometió en 1927 y se terminó en 1929, comenzando a circular trenes eléctricos a partir de Mayo de este año. La tracción se hacía con las locomotoras "Cocodrilo" de las series 7.100, y las gigantes de la serie 7.200, que pesaban 144 toneladas y podían alcanzar la velocidad de 110 kilómetros a la hora. Se empleaban para trenes expresos y rápidos así como de mercancías. Para los trenes de cercanías, se emplearon las unidades llamadas "Pingüinos", de color crema-marrón, de la subserie 433.

En 1925 se inauguró el Apeadero, lo que acercó todavía más los hernaniarras al tren. Desde 1926 paraban los expresos en la Estación y hubo época -1941- en que el rapidillo de Zaragoza llegó a parar en el Apeadero. Este llegó a ser, por el volumen de viajeros, el más importante de la zona, sirviéndolo durante muchos años, con verdadera vocación ferroviaria, Leoncio Díez, de grato recuerdo para los usuarios.

El Apeadero tuvo su esplendor entre los años 1930 y 1950, iniciando su decadencia cuando el público prefirió utilizar los

autobuses de las dos líneas Hernani-San Sebastián, que prestaban frecuentes servicios, evitándose la penalidad de tener que subir las pesadas escaleras.

Por la acertada situación de la Estación, se beneficiaban de vías de apartadero varias industrias, como la Papelera de Mendía, la Baldosilla de Cerámica de Sangrá, la de Almidón Remy y la Fábrica de Harinas.

El tráfico ferroviario por Hernani ha sido siempre intenso. Ya en el siglo pasado se organizaban trenes tranvías en fiestas y para los "zizarristas", consumidores de sidra, teniendo su terminal en la Estación. En 1912 circulaban ya 38 trenes de viajeros de los que 32 realizaban parada en la misma. Hoy se calcula en unas 140 circulaciones diarias, pese a la política de restricciones de trenes que se observa en Renfe.

Pero no sólo cabe hablar de la línea del Norte, hoy Renfe, sino también de otras líneas, ya que como decía el firmante C.M. en la "Hoja del Lunes" de 13 de Junio de 1983, en 1922 cruzaban el término municipal de Hernani cinco líneas de ferrocarril.

Además de la línea Madrid-Irún o Ferrocarril del Norte, existía la de San Sebastián-Bilbao, por la zona de Lasarte, así como la del Plazaola que conducía a Pamplona, siendo ésta junto con la del Bidasoa, las únicas que no estaban electrificadas. El Plazaola se inauguró en 1914, aunque el proyecto data de 1887, existiendo documentos en el archivo municipal de 1891 a 1899. A las anteriores líneas añádase el tranvía de San Sebastián a Tolosa, que también cruzaba el término por Lasarte, y por último, el tranvía, así mal llamado porque

técnicamente era ferrocarril, de Hernani a San Sebastián, del que hablaremos seguidamente.

Otra de las comunicaciones era el TELEGRAFO, que funcionó parejo con el ferrocarril. La primera línea telegráfica de España fue la de Madrid a Aranjuez, en 1831. En 1850 ya existía el servicio en San Sebastián, instalado en el Castillo de la Mota. El 1 de Mayo de 1892 funcionaba en la última casa de la Calle Fuenterrabía.

En Hernani, el servicio de Telégrafos se estableció, desde la inauguración del ferrocarril allá por el año 1864, en la Estación, como servicio, exclusivo en principio, para el propio ferrocarril. Pero a pesar de que desde 1.891 se autorizó su uso a los particulares, desde la misma Estación, lo cierto es que los hernaniarras apenas se beneficiaron de tal servicio.

El TELEFONO, inventado por Bell en 1876, se introdujo en España entre 1878 y 1880. En Hernani, el Ayuntamiento inauguró este servicio el 11 de Noviembre de 1891. San Sebastián fue la primera ciudad que tuvo teléfono automático, inaugurado el 13 de Junio de 1926, así como los pueblos de su



Sole Villaverde en la Centralilla de Teléfonos.

entorno, entre los que se encontraba Hernani, ya que el teléfono de la zona pertenecía al Ayuntamiento donostiarra. Una importante central telefónica se construyó entonces en la Villa, en la Calle Elcano, por cierto destruida el 6 de Octubre de 1934 durante los sucesos revolucionarios. Las familias de Camio, Muñoa y otras, estaban vinculadas al servicio telefónico. Conocieron aquellos teléfonos de manivela por inducción, y la centralilla que había en los bajos del Ayuntamiento, tantos años servida por la eficiente Sole Villaverde, de grato recuerdo. Tenía la central una cámara acolchada desde donde se hablaban las conferencias, previamente concertadas con "aviso", y sometidas a largas demoras. Tampoco era la charla distendida, pues cada tres minutos era interrumpida por la operadora, quien preguntaba a los locutores si continuaban hablando, a los efectos del cobro de la conferencia.

Asimismo, al no existir en Hernani una estación de teléfonos independiente a la del ferrocarril, los telegramas se recibían y repartían desde teléfonos (telefonemas), a través de la citada centralilla.

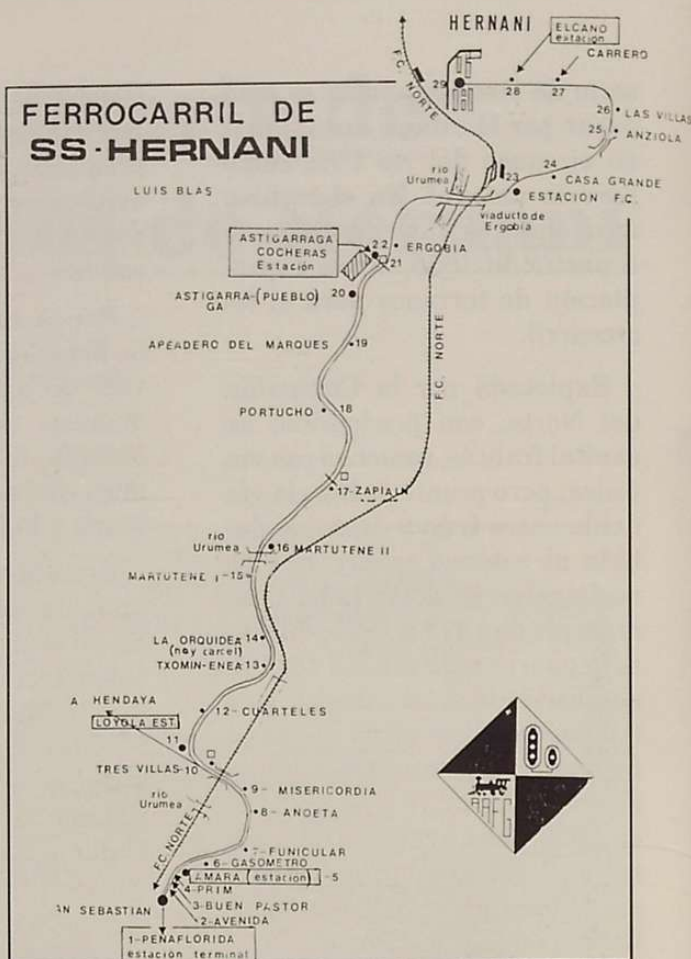
Capítulo especial y aparte merece el recuerdo del llamado **TRANVIA DE HERNANI**. Mal llamado así, como se ha dicho, pues al utilizar terrenos privados tenía el concepto de ferrocarril. Este medio de comunicación influyó e impregnó profundamente la vida de Hernani.

La primera noticia que se tiene de un proyecto de ferrocarril de San Sebastián a Hernani, data de 1889. En 1900 se tiene noticia de tres proyectos conocidos por el nombre de sus promotores; eran el de Manuel Garbayo, Tomás Erice y Ma-

nuel Martí. Las diferencias de estos proyectos eran sólo de matiz, ya por el arranque desde San Sebastián, a la orilla derecha o izquierda del Urumea, ya por las calles por las que tenía que discurrir. Los rellenos del pantano o marismas de Amara-Anoeta que se verificaban ya en 1890, hicieron inclinar el proyecto por bordear dicho pantano hasta alcanzar Loyola.

La concesión de este ferrocarril a don Mariano Areyza, data de la Real Orden de 8 de Agosto de 1894, concesión que fue transferida el 26 de Mayo de 1926 a la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías (S.E.F.T., explotadora del otro ferrocarril de la frontera conocido por el TOPO). La línea tenía 11.681 metros, en los que estaban instaladas 24.820 traviesas, 911 postes para el tendido eléctrico y 7.917 tornillos. Había cinco estaciones (Peñaflorida, Amara, Loyola, Astigarraga y Hernani), más veinticinco apeaderos, de los cuales ocho, por su poco movimiento, eran meras paradas discrecionales. Se construyó con doble vía hasta Loyola (4 kms), que se prolongó más tarde hasta Zapiain (6,5 kms), y en fecha más reciente hasta Astigarraga (8,3 kms).

Se inauguró el tranvía el 2 de Agosto de 1903, siendo director de la Compañía D. Alonso Zabala, y duró cincuenta y cinco años, hasta el día de su clau-



sura, el 28 de Febrero de 1958. En 1928 se pensó en prolongar este tranvía hasta Urnieta, pero el proyecto no cuajó.

El material era de lo más moderno de su época. Los primeros coches, pintados de amarillo, eran como los que circulaban por Barcelona. En 1906 se amplió abundantemente el parque móvil con otros modelos: seis motores fabricados por Carde y Escoriaza de Zaragoza y que costaron cuarenta mil pesetas cada uno; furgones tanto para viajeros como para mercancías, empleados éstos por los baserritarras que llevaban los productos del campo a los mercados de la Capital; también se proveyó al parque de jardineras, de uso limitado debido a lo mucho que entonces llovía. Por los años treinta se pintaron los coches de verde.

El 15 de Enero de 1943 tuvo lugar un hecho que conmocionó profundamente al tranvía. Una

tormenta arrojó una chispa en las cocheras de Astigarraga, provocando un pavoroso incendio que dio al traste con todo el material, salvándose únicamente, además de un furgón de viajeros, tres locomotoras, la once larga, la siete modelo de tranvías valencianos, y una corta cuyo número siento no recordar. Pese a la desaparición del parque y las instalaciones fijas, los daños fueron calculados, en aquel 1943, en cuatro millones de pesetas. Provisionalmente tuvieron que hacer el servicio con el material rescatado del incendio, reforzado con el del Topo, que entró hasta Hernani. Más tarde, en 1944, se adquirió un moderno material, tipo italiano, consistente en cinco motores, con sus correspondientes remolques, de la Serie 50, modelo Zaragoza 100, fabricados

numerosos y graves accidentes; para evitarlos era preciso construir una nueva carretera que desde Ergobia salvara el desnivel que hay hasta alcanzar Cinco- Enea. Esta obra se terminó el año 1950, y se pensó que era la solución óptima para que la línea de autobuses de Ergobia llegara a Hernani. Tras salvar dificultades legales y de intereses encontrados, la línea llegó a Plaza Berri, lo que fue la sentencia de muerte del tranvía. Claro que el viaje en éste era lento; los cuarenta y un minutos que tenía señalados no se pudieron acortar con el nuevo material. Además, las esperas en cruces y frecuentes paradas, hacían imposible reducir el tiempo de viaje. Pero, ¿quién no recuerda aquellos amables equipos de cobrador y conductor, con el dominguero de re-

de las carreras de automóviles, con largos convoys de ocho o diez vagones arrastrados por tres motores, uno en cada extremo y otro en el centro. Pocas fueron las suspensiones de servicio: cabe recordar algunos días de huelga; las inundaciones de 1933 (Octubre); los sucesos de Octubre de 1934; los dos meses de la presencia de la guerra civil, de Julio a Septiembre de 1936; y el incendio de las cocheras en Enero de 1943.

La clausura fue tan emotiva como falta de recuerdos escritos o gráficos. Los diarios dedicaron alguna página y, cabe destacar que, aunque el último tranvía fue conducido por José Cruz Lasarte, la última manivela de honor, y de tristeza, la dio Domingo Sardina, conductor de 79 años que fue también conductor en los primeros días. Se rompió una botella de champán en el motor nº 51, se cantó el "Agur Jaunak" y hubo gente que lloró....Pero volvamos la página, porque esto ya es historia.

Y llegó la era del motor de explosión. Pasó el tiempo en que los automóviles funcionaron a vapor y con electricidad, hasta que en 1889 se realizó el primer ensayo de automóvil con motor a petróleo. Es en 1903 cuando Suecia comienza a fabricar automóviles en serie.

Las primeras líneas de AUTOBUSES INTERURBANOS de que se tiene noticia son la de Ayete y la de Goizueta. La primera se estableció allá por Mayo de 1930, explotada por miembros de la familia "Guardarríos", Juan María Perurena y su cuñado Jesús Eguiguren. La línea sólo hacía dos viajes de ida y vuelta a San Sebastián por la mañana, teniendo su terminal junto al Mercado de la Brecha. Más tarde se añadió una prolongación a Pikoaga, y en



El Tranvía a su paso por Bestizan. Foto cedida por Luis Blas Solano. Colección particular.

también por Carde y Escoriaza, con plataformas en el centro y dos motores, uno en cada extremo, y con capacidad para cuarenta y cuatro plazas sentadas. El color era azul y crema, y la numeración del 51 al 55. Tal mejora no palió la crisis que ya se padecía por la causa siguiente.

El paso a nivel frente a la Fábrica de Harinas era fuente de

fuerzo, con sus uniformes grises, la canana con los billetes multicolores y la trompetilla en forma de cuerno, que accedían a parar a domicilio, como ocurría en los apeaderos de Carrero o de las Villas?. Fue dolorosa la desaparición porque era un ferrocarril de familia. No era la Compañía proclive a poner servicios extraordinarios ni en fiestas, pero sí los ponía los días

esta situación fue cedida la línea a los hermanos Garayar, que anteriormente habían colaborado como empleados de Perurena. Esto ocurrió en 1953, año en que existiendo también una línea Urnieta-San Sebastián, explotada por la compañía Goñi de Urnieta, fue también comprada por la empresa Garayar, que le permitió convertirla años más tarde, concretamente el 30 de Agosto de 1966, en la línea Andoain-San Sebastián como una hijuela de la anterior. La propia empresa Garayar estableció en Abril de 1982, una variante de esta línea, cuyo trayecto es Andoain-Urnieta-Hernani- Ciudad Sanitaria.

La línea Goizueta-Arano-Hernani, tenía la terminal en Cinco-Enea llegando los viajeros sobre las nueve de la mañana, que podían empalmar con tren o tranvía para acercarse a Donostia. En los últimos tiempos esta línea es explotada por la empresa Loyarte.

La apertura del viaducto per-

mitió, como se ha dicho anteriormente, que la línea Ergobia-San Sebastián, explotada por la empresa Hermanos Areizaga, llegara a Hernani.

Por los años sesenta funcionó, durante un plazo de dos años aproximadamente, la línea Hernani-Fuenterrabía, con cabeza de línea en la calle Urbietta, detrás de las Escuelas Viteri; fue explotada por la compañía S.E.F.T. La frecuencia era de un autobús cada dos horas, tardando una en llegar a Fuenterrabía. Su itinerario discurría por Ergobia- Astigarraga-Oyarzun y, por la poca rentabilidad, dejó de prestar servicio al poco tiempo de su implantación.

Hace unos años era impensable que pudiera haber líneas de autobuses rentables en cortos recorridos urbanos, con poca densidad de viajeros y escasos servicios mínimos. Pero la saturación y popularización de los vehículos de motor, la reducción de costes (cobrador y conductor en una sola persona), el sistema de ayudas oficiales y la clientela

que aseguraba un mínimo de viajeros (fábricas, colegios, etc.), hizo que en casi todos los pueblos importantes, como en las grandes ciudades, se establecieran los AUTOBUSES URBANOS. Hernani no podía ser menos y así se comenzó con la hijuela de Pikoaga (ribera del Urumea). Más tarde la línea Hernani-Lasarte, con su prolongación al Barrio de La Florida; fue inaugurada en 1960 por una concesión al Ayuntamiento de Hernani, quién la cedió para su explotación a Angel Landaribar, el cual prestó el servicio durante veintiocho años, hasta que se demostró ser deficitaria, con lo que el organismo oficial correspondiente autorizó su clausura. Ambas líneas, Lasarte y la hijuela de La Florida, se cerraron el 1 de Abril de 1988.

El servicio urbano de Hernani vuelve a circular con las líneas Hernani Centro- Barrio de La Florida y Barrio Zikuñaga, el día 26 de Diciembre de 1989, a nombre de la empresa Cerain. □

BIBLIOGRAFIA SUMARIA

DICCIONARIO GEOGRAFICO, ESTADISTICO E HISTORICO DE D. Pascual Madoz.

Madrid 1845 -1850

ENCICLOPEDIA ESPASA para temas de carácter general.

HEMEROTECA:

“LA VOZ DE GUIPUZCOA” de 1885 a 1936.

“HOJA DEL LUNES” de San Sebastián.

“EL DIARIO VASCO”. Edición de Hernani dirigida por Galdeano. Varios números.

REVISTAS:

“VIA LIBRE” Revista ferroviaria. Varios números.

“GUIAS DESCRIPTIVAS” de F.C. Editadas por la Compañía del Norte. Años 1917-1931-1932.

HERNANI. “Geografía e Historia”. Luis BLAS ZULETA. 1939.

HERNANI ENTRE DOS GUERRAS. Luis BLAS DE ZULETA. 1985.

Además la valiosa aportación de datos de los señores José Garayar y Angel Landaribar.

VIAS DE COMUNICACION

