



1996

EL VIADUCTO DE HERNANI

Juan Ignacio Elizondo Camio
(HERNANI 1996)



Aspectos general y parcial del viaducto.

A comienzos del presente siglo, Hernani contaba con dos importantes vías de comunicación. Una, el antiguo Camino Real, ejecutado en la segunda mitad del siglo XVIII, que, adentrándose en Gipuzkoa por Araba, llegaba a Francia, atravesando poblaciones tales como Tolosa, Andoain, Hernani, Astigarraga, Oiartzun e Irún, por citar algunas del entorno más inmediato a la Villa hernaniarra.

Abandonando esta ruta en Astigarraga, existía la alternativa de acceder, por la carretera inaugurada en 1.871, a la ciudad de San Sebastián.

El citado Camino Real que venía de Urnieta, entraba en Hernani bajo uno de los arcos de su Casa Consistorial, y recorrida la calle Mayor, descendía hacia el barrio de la Florida, donde salía del término municipal, salvando más adelante el río Urumea a través del puente de Ergobia.

Conexionada con el anterior, y desde el punto de Cinco-enea, bajaba un ramal secundario, de curvas cerradas y acusada pendiente en su primer tramo, que pasando por el barrio de Karabel, se dirigía a Goizueta, en la provincia de Navarra.



Cuesta de Oquendotegui, actual cuesta de Balantxa, en la antigua carretera a Goizueta, y paso bajo el F.C. Madrid - Irún.

La otra vía principal de comunicación la constituía el Ferrocarril del Norte (Madrid - Irún), cuyo trazado, que fue definitivamente inaugurado en 1.864, interfería el antiguo Camino Real, frente a la fábrica de harinas, hoy desaparecida, originando el correspondiente paso a nivel.

Asimismo, dicha vía férrea cruzaba a cota más elevada la carretera de Goizueta, creándose un paso inferior.

Pues bien, en la referida época, una buena parte del tráfico industrial y agrícola del valle del Urumea, que se relacionaba con ambas vías, pasaba antes por el mencionado camino de Goizueta, el cual tenía un punto negro: la entonces denominada cues-



Paso a nivel entre el antiguo Camino Real y el ferrocarril del Norte, en las proximidades de la fábrica de harinas, hoy destruida.

ta de Oquendotegui, hoy conocida como cuesta de Balantxa; es decir, el tramo comprendido entre el paso inferior del ferrocarril y Cinco-enea. El transporte de mercancías por este acceso de pronunciadas rampas, se hacía peligroso para vehículos, y en especial para los carruajes tirados por bueyes, cuya rentabilidad económica quedaba disminuida, por efecto de la limitación de cargas de los carros, y por la necesidad de suplementar la pareja regular de arrastre, con otra yunta de bueyes, dándose el caso de haberse muerto uno de estos cuadrúpedos por exceso de esfuerzo.

Tal situación movió a los industriales, propietarios, carreteros y agricultores afectados, a presentar en 1.905 a la Diputación Provincial, para su aprobación y ejecución, un proyecto de desviación de la citada cuesta, abriendo un nuevo camino, más cómodo, que partiendo del paso inferior del ferrocarril, y siguiendo un trazado paralelo a la vía férrea, por su margen izquierda en la dirección a Irún, desembocara nuevamente en el antiguo Camino Real.

Esta iniciativa no prosperó, al no aceptar el Ayuntamiento hernaniarra el criterio de la Diputación, que asimilaba la proyectada variante a un camino vecinal, y por lo tanto, para su construcción, debía contribuir Hernani con la mitad de su coste, incluido el importe de los terrenos necesarios y la autorización para ocuparlos.

Con el transcurso de los años se va intensificando la actividad comercial de la zona, y como el problema del transporte, tanto por la dichosa cuesta de Oquendotegui, como por el paso a nivel frente a la harinera, seguía sin arreglarse, los perjudicados por tal situación, acuden una vez más a la Diputación, en 1.919, solicitando la realización de un tramo alternativo que permita sortear las dificultades del existente. La respuesta no se hizo esperar: la Corporación provincial se ratifica en su postura anterior; el Ayuntamiento de Hernani, también. Con ambos intereses contrapuestos, se frustra por segunda vez



Barrio de Ergobia: punto de arranque de la nueva variante de carretera.

la posibilidad de remediar adecuadamente el tráfico de mercancías, evitando los inconvenientes ya citados.

La aprobación por parte de la Corporación hernaniarra, de una moción presentada por su Comisión de Fomento, da pie a que, en 1.923, se inste a la Diputación, la urgente realización, a sus expensas, de las obras de variante de carreteras, que afectan, como se viene repitiendo, al paso inferior del ferrocarril del Norte, en la carretera a Goizueta, salvando la cuesta de Oquendotegui, y al paso a nivel de la carretera general (antiguo Camino Real) con el mismo ferrocarril, frente a la fábrica de harinas, ofreciendo para ello el Ayuntamiento la entrega gratuita de los terrenos necesarios.

Y como, según dicen, a la tercera va la vencida, esta vez sí, la Comisión provincial acepta la propuesta de la Villa, entendiéndolo que la supresión de la cuesta de Oquendotegui, puede desglosarse de la supresión del paso a nivel, siendo en realidad las dos modificaciones, dos variantes de carretera.

Sin embargo, la realización del Circuito Automovilístico, que acapara todos los créditos disponibles por Diputación, y algunas dificultades de orden técnico opuestas por la Compañía del Ferrocarril, entre otros motivos, paralizan durante doce años la pretensión de Hernani.

Durante este tiempo se va agudizando al parecer el entorpecimiento que, para el tránsito por carretera, representa el paso a nivel, que debe cerrarse cuantas veces pasan los trenes. Y en este sentido ha de tenerse en cuenta que la electrificación del fe-

rocarril, permitió mejorar el servicio, aumentando el número de trenes en circulación entre Altsasu e Irun.

Además se da la circunstancia de que la proximidad de la Estación ferroviaria, obliga a ocupar dicho paso, y por tanto a interrumpir el tráfico siempre que han de efectuarse maniobras con trenes de mercancías de alguna longitud.

Por ello, siguiendo el programa de supresión de pasos a nivel que desarrolla la Diputación, el Ingeniero Director de Caminos Provinciales de Gipuzkoa, D. Ramón Pagola, redacta en Noviembre de 1.935 el denominado "Proyecto de variante de carretera con supresión de paso a nivel entre Ergobia y Hernani".

Dicho proyecto contempla la construcción de un nuevo vial, de 1.846 metros de longitud, que une dos puntos de la misma carretera general, a saber, Ergobia con Cinco-enea. Forma parte también del proyecto, un ramal de 422 metros, que pone esta nueva vía, en comunicación directa con el camino de Goizueta.

El trazado proyectado, que efectivamente evita los dos obstáculos tantas veces mencionados, el paso a nivel y la cuesta de Balantxa, obliga a efectuar, no obstante, otras relativamente costosas, como son: la reforma del viaducto del tranvía San Sebastián-Hernani, donde se suprime una de las pilas, y los dos arcos que en ella se apoyan; un puente de dos tramos sobre el río Urumea; otro puente sobre el canal de la harinera; y por último, la importante obra del cruce del ferrocarril del Norte. El ramal al camino de Goizueta, cruza también el Urumea.



Encuentro entre el viaducto, en el tramo final de la variante, y Cincoenea en Hernani.

A la subasta pública para la adjudicación de las obras de la variante, celebrada el 11 de Mayo de 1.936, no se presenta ningún licitador, por lo que la Comisión provincial, anuncia un concurso libre para tal fin, presentándose al acto del citado concurso, celebrado el 26 de Junio del mismo año, seis proponentes con altas del 35 % al 41,7 % a la vista de lo cual se rechazan todas las proposiciones, y, otra vez, se anuncia nuevo concurso con un plazo reducido de 10 días, sin que tampoco en esta ocasión lleguen a adjudicarse las obras.

Al referido proyecto de 1.935, y con la misma idea de mejoras, siguió otro en 1.945, redactado por el Ingeniero D. José M.^º Gabarain, con el título de "Proyecto de supresión del paso a nivel con el F.C. del Norte en Hernani (Camino vecinal de San Sebastián por Astigarraga a Hernani)". cuyos planos más relevantes a escala reducida se acompañan.

La solución de variante aquí diseñada, que es un desvío de la anterior, respeta los puntos extremos de Ergobia y Cinco-enea, pero su trazado de 2.315,28 metros, presenta sin embargo algunas simplificaciones de obra, y abre más posibilidades de ensanche y desarrollo, de una posible zona industrial en la ribera derecha del río Urumea.

Partiendo de Ergobia, la variante cruza en paso inferior el viaducto del tranvía de Hernani, que deberá

reformarse, y continuando por la margen derecha del río, hasta llegar a las proximidades de la carretera de Navarra, a la cual se proyecta un empalme, se dirige hacia Cinco-enea, cruzando en primer lugar el Urumea, su vega del lado izquierdo y el F.C. del Norte, todo ello por medio de un viaducto de orden monumental.

Este está formado por: veinte arcos iguales con bóveda de medio punto, de 10 metros de luz libre, y alturas de las pilas variables, en función de las pendientes del terreno de apoyo y del propio viaducto; un puente sobre el Urumea constituido por dos arcos gemelos, aunque no simétricos, de unos 16,50 metros de luz libre cada uno; y un nuevo arco de 18,30 metros de luz teórica, para salvar el ferrocarril.

Los arcos son de tímpanos rellenos, y tanto las pilas como la cara vista de dichos tímpanos, de mampostería careada.

El presupuesto total de las obras de la variante y de su ramal de empalme con el camino de Goizueta, cuyo conjunto tiene 2.503 metros de longitud, alcanza la cifra 3.564.406,36 pesetas.

En la preceptiva subasta pública, celebrada el 29 de Diciembre del mismo año 1.945, la adjudicación de las obras de construcción, mediante destajos sucesivos de 500.000,00 pesetas, recae, por fin, en la em-

presa “Construcciones Esparza, Ipiña y Cía., S.A.”, que ofrece una baja del 102 por mil.

Al año siguiente, el aumento de precios oficiales de mano de obra y materiales de construcción, obliga a modificar el presupuesto de 1.945, mediante un “Proyecto reformado de precios de la supresión del paso a nivel con el F.C. del Norte en Hernani”, con lo que el nuevo importe de la variante asciende a 4.449.663,87 pesetas.

Y así, poco a poco, después de más de 40 años de reiteradas peticiones, trámites administrativos y paciente espera, con las obras de ejecución en marcha, se acerca la fecha de inauguración de la ansiada carretera. Esta tuvo lugar el 2 de Noviembre de 1.949, con la acostumbrada ceremonia de bendición en Ergobia y Hernani.



En presencia de las Autoridades civiles provinciales y locales, D. Floreneio Arbide, bendice en Ergobia la nueva carretera.

Dos últimos apuntes para terminar, siguiendo la cronología histórica de los hechos.

Una vez finalizadas las obras de la carretera, Renfe solicitó al Ayuntamiento de Hernani, su autorización para clausurar el tan repetido paso a nivel. Después de una abundante correspondencia entre los organismos y personas afectados, el Ministro de Obras Públicas decretó la supresión del citado paso, que, según comunicación de Renfe al Alcalde de la Villa, se había previsto llevar a efecto, el 15 de Agosto de 1.952, es decir, a los tres años de la inauguración de la nueva carretera.

Por otro lado, con consecuencia de los recientes aumentos de precios, el ya mencionado Ingeniero D. José M^a Gabarain, redactó en 1.953, una vez terminadas las obras, otro reformado de proyecto, que, además de ajustar el coste final, que arrojó la cifra de 5.725.834,10 pesetas, recogía las modificaciones que, respecto al proyecto de 1.945, fueron introducidas durante la ejecución práctica de la carretera, y que en el caso del viaducto, afectaban principalmente a su mayor altura, y a la sustitución de los



D. Carmelo Labaca, párroco de Hernani, procede a la bendición de la carretera en la Villa hernaniarra, bajo la atenta mirada del Alcalde D. Luis Azcue y demás Autoridades presentes en el acto de inauguración.

dos arcos del puente sobre el río Urumea, por otro de tres arcos de 10 metros de luz libre cada uno.

Esta disposición ha sido no obstante alterada, con ocasión de la reciente canalización del río, cuyo cauce ocupa prácticamente cinco arcos.

Sólo resta decir que es indudable que la puesta en servicio de esta carretera, cuyo trazado ha solucionado el paso a nivel, y permite evitar la cuesta de Balantxa con el angosto paso inferior del F.C., por su condición periférica y sus características técnicas, representó, y lo sigue en buena medida en la actualidad, la clave para las comunicaciones por carretera, tanto de la industria hernaniarra como de la población en general. Su construcción fue la justa respuesta a una vieja aspiración local.

Ahora bien, la historia parece repetirse, y al cabo de casi medio siglo, surgen en Hernani nuevas dificultades para el tráfico rodado, cuya resolución, previos los estudios pertinentes y teniendo en cuenta las actuales tecnologías, requerirá la adopción a corto plazo, de adecuadas decisiones en orden a la red viaria local y a su conexión con la estructura viaria comarcal y regional.

Hernani, Febrero de 1996

Este trabajo ha sido realizado con la amable colaboración de los servicios Técnicos, tanto del Departamento de Transportes y Carreteras, y de la Dirección de Urbanismo y Arquitectura, de la Excm. Diputación Foral de Gipuzkoa, como del Ilte. Ayuntamiento de Hernani.

