EL PUENTE MINERO DE ENDARLAZA

En Endarlaza nunca hubo puente hasta mediados del siglo XIX. Hasta entonces para llegar a Irún había que desplazarse hasta Endarlaza, y allí cruzar el río en una barca, continuando por el lado izquierdo del mismo por un camino peatonal. Por la orilla derecha no se podía ir al mismo destino por lo agreste del terreno y además porque la orilla derecha es francesa.

En la segunda mitad del siglo XIX las compañías mineras inglesas habían elegido el barrio de Endarlaza como lugar central de sus operaciones en donde confluían todas las extracciones de mineral, y desde allí se transportaban en gabarras por el río empujadas por la corriente y guiadas por dos gabarreros uno delante y otro atrás, provistos de largas pértigas con las que ayudaban a impulsar y salvar los escollos que pudiera haber en el río. Llegaban hasta la orilla francesa en las proximidades del Puente Internacional de Irún en donde tenían un apartadero para cargar el mineral en los vagones de la compañía francesa que los llevaba a Bayona y Burdeos, para desde allí remitirlo a Hamburgo, Rótterdam y Reino Unido.

La construcción de unos altos hornos en Bayona, Forjas del Adour, aumentó la demanda de mineral, lo que obligó a las compañías inglesas a replantearse el sistema de transporte para ofrecer un mejor servicio que repercutiría en el precio final del producto. Se comenzó a pensar en la posibilidad de construir un ferrocarril paralelo al río, desde Endarlaza hasta su conexión en Irún con las líneas férreas española y francesa, para satisfacer la mayor demanda de mineral, absorbiendo la mayor parte de la producción del Bidasoa.

*El 8 de mayo de 1872, en la sesión del Ayuntamiento de Irún, se leyó un proyecto presentado por el Conde John de Kranchy, en el cual se exponía el proyecto de **construcción de un ferrocarril desde el puente de Endarlaza a la estación del Camino del Norte, de esta villa**. Junto a la memoria y planos se pedía que la obra fuese declarada de utilidad pública y así se pudiera proceder a expropiar. El Ayuntamiento siendo consciente de la importancia del proyecto acordó dar curso al expediente, para lo cual contrató los servicios de un ingeniero de San Sebastián para que elabo-*

>>>

Txepetxa
CLÍNICA VETERINARIA

Medicina general - Vacunaciones
Cirugía - Análisis - Ecografía
Peluquería - Piensos y accesorios

HORARIO:
De 11:00 a 13:00
De 17:00 a 20:00
Sábado de 09:30 a 13:00

C/Legia, 21 | 31780 BERA
Tel. 948 63 13 62 | 669 87 79 43

SORKUNDE BENTA
IBARDIN

ongi pasa
Bestak!!

BERA · IBARDIN · 00 34 948 630 724

BENTA
GORRIA

BAR
RESTAURANT
TABAC
ALCOOL
ALIMENTATION
SOUVENIRS

ongi pasatu bestak!!

Tel.: (0034) 948 630 939 I IBARDIN

LABIAGA
eraikuntzak

IMANOL 608 117 634
XATUR 608 117 635

GREMIOEN KOORDINAZIOA

Ongi pasa bestak!

BERA | ELIZONDO

BERAKO OIHUA

rase el informe pertinente. Éste fue presentado un mes después considerando que la obra era importante y que merecía el apoyo del Ayuntamiento. También manifiesta que ha estudiado los planos y reconocido el terreno, observando y aconsejando que se causara el menor daño a los propietarios de los terrenos, tratando de satisfacer a las dos partes. Se hacen también unas puntualizaciones en cuanto a anchura y altura de pasos a nivel, puentes, pasos superiores, servidumbres de caminos, vías y caños de desagüe. También se indicaba que esta concesión caducaría si el ferrocarril no se hallara construido a los tres años de obtener la autorización.

Este proyecto de ferrocarril fue protestado por vecinos de Irún ante el Ayuntamiento, llegando las protestas a la Diputación Foral de Guipúzcoa, al Gobierno Civil y desde aquí al Ministerio de Fomento, que sentencia que el expediente se había realizado conforme a las disposiciones legales, y que el ferrocarril tenía por objeto principal el tránsito de mercancías en la cuenca del río Bidasoa, y que también afectaría al Valle de Baztán.

Vencidos todos los obstáculos y obtenida la autorización, se inician las obras en 1872 que a los pocos meses tienen que suspenderse, porque comienza la tercera guerra carlista, y no vuelve a reanudarse hasta 1876, en que la sociedad Bidasoa Iron Company Limited, pide permiso y lo obtiene para construir un embarcadero-depósito de minerales en la orilla derecha del río, en Endarlaza, que fue llamado de San Carlos por ser de esta mina de donde venía el mineral por medio de un tranvía aéreo. Se advierte ***"que por ningún concepto se permitirá que se estacionen los vehículos y caballerías del ferrocarril minero sobre el paso de la carretera, el cual se hará de manera que no se pongan obstáculos a la circulación"****. Hay que indicar que la compañía disponía de un* ***pequeño tendido de vías con tiro animal en las inmediaciones****.*

El embarcadero-depósito estaba situado donde posteriormente se construyeron las compuertas de inicio del canal que aportaba el agua a la central eléctrica de Endarlaza.

"Esta concesión tendrá el carácter de provisional, y se considerará caducada cuando la compañía termine su ferrocarril minero del Bidasoa en la estación del Norte de Irún"*.*

El embarcadero provisional de la orilla derecha utilizaba un puente de hierro diferente al que disponía la carretera *situa-*

>>>

asegi asesorías
Zergalan

www.zergalan.es
www.asegi.com
zergalan@asegi.es

• Kontabilitate zerbitzuak
• Zerbitzu fiskalak
• Lan-aholkularitza
• Aholkularitza juridikoa
• Herentzia eta Testamentuak
• Datuen babesa
• Laneko Arriskuen Prebentziorako Zerbitzua
• Mugaz bertze aldeko aitorpenen kudeaketa (langileak eta enpresak)

Baztanberri plaza, 6
31700 ELIZONDO
T. 948 581 300 · F. 948 580 648

Eztegara pasealekua, 22-1
31780 BERA
T. 948 631 108

Eliza Kalea, 22
31740 DONEZTEBE
T. 948 450 395 · F. 948 451 304

BERAKO OIHUA

BERRIKO 2019

do aguas arriba de éste, del que hoy solo se pueden ver, en ambas orillas los machones de piedra sobre los que se asentaba. Este puente puede verse en los planos existentes en el Archivo Municipal de Irún. Éste partía desde la zona donde está la estación de Endarlaza, a la orilla opuesta. En el año1890 cuando se termina la construcción del ferrocarril toda esta zona se reestructura. El embarcadero-depósito se traslada a la orilla izquierda del río junto a la casa Etxetxuría que será en lo sucesivo el centro de operaciones de todo el mineral procedente de las minas de Escolamendi. Este embarcadero-depósito se halla a pocos metros aguas arriba de la regata Barraca y es de gran tamaño. Se suprime el puente de hierro al haberse trasladado el embarcadero de San Carlos a la orilla izquierda y se construye un edificio de talleres junto a Etxetxuría.

Todavía se reconoce en los muros de contención del cauce del río, los pilares en donde el puente se apoyaba en uno y otro lado. En la orilla derecha el pilar se halla en ese punto en el que el muro de contención hace un ángulo de 90º. Visto desde el otro lado se percibe en la misma curva y un poco más a la izquierda, una estructura en el muro diferente a la del resto, con un tipo de piedra distinta y perfectamente encajada y cortada de forma rectangular. En la orilla izquierda el apoyo del puente se encuentra un poco más adelante de la estación en un lugar donde el muro de contención traza una línea quebrada. También aquí el muro tiene las mismas características que las citadas en el otro lado.

Desde el momento de la llegada del tren se obliga a las compañías mineras a hacer el traslado del mineral únicamente a través del ferrocarril, lo que permite transportar mayor cantidad, con más seguridad, más rapidez, y menor contaminación del río.

La inauguración del ferrocarril se realiza el 1 de julio de 1890. En agosto de 1890 se autoriza la conexión en Irún del ferrocarril del Bidasoa con los ferrocarriles de Norte y con los franceses. Han pasado casi diez años desde el inicio de la construcción del ferrocarril. Ha habido continuas protestas y pleitos promovidos por particulares, además de sufrir las interrupciones por los años de la tercera guerra carlista. Todo esto mermó el capital de la empresa además de la inversión realizada en la instalación del tranvía aéreo de Escolamendi y porque en contrapartida no se estaba trabajando a pleno rendimiento en las minas afectadas por el conflicto bélico. Esta tardanza en la conclusión del ferrocarril motivó que el 10 de febrero de 1882, el vecino de San Sebastián D. Fernando Martínez Martínez solicita al Ayuntamiento de Irún la rescisión del contrato de la obra del Sr. Kranchy, basándose en el punto 7º del contrato que decía: ***la concesión caducará si el ferrocarril no se ha construido a los tres años de tener la autorización para llevarla a cabo, para cuyo caso se reserva el Ayuntamiento el poder conceder la misma obra si hay alguien que la solicite****. El Sr. Martínez pide que se la adjudique a él la obra.*

Además de todas estas incidencias del ferrocarril, en los planos de Endarlaza del año1884 aparecen una serie de edificios y estructuras que cuanto menos merecen ser comentadas para su conocimiento. Existía el puente de la carretera general Irún-Pamplona para uso de peatones y vehículos, además de otro puente, ya citado, exclusivo para uso minero que como ya he dicho se suprime cuando llega el ferrocarril. Este dato es importante pues en la memoria colectiva de gentes de la zona no existía ni existe constancia de que sobre el Bidasoa, hubiese habido simultáneamente dos puentes.

>>>

OTXAMARI
CARROCERIAS
Zalain Industrialdea 3 · Pab. 124 - 31780 BERA
Tel.: 948 625 538 · otxamaricarrocerias@gmail.com

ESKERRIK ASKO

Gure herria
bizirik mantentzen laguntzeagatik.
LARUN HAIZPEK,
gure bestak alaitzeko
BATU KLANG eskainiko dizue.

ONGI PASA BESTAK

larun haizpe

MARITX
· INGENIARITZA ELEKTRIKOA
· PROIEKTU ELEKTRIKOAK
· BOLETIN INDUSTRIA
· INSTALAZIO ELEKTRIKOAK
T. (0034) 636 617 450
Legia, 23 - BERA

Shota
Pintura Dekorazioa
· Barrualdeak
· Fatxadak
· Obra berriak
· Dekorazioan berrikuntzak...
Itzea, 14-1 - BERA
T. 948 631 489
M. 666 433 971
shotagrup@gmail.com

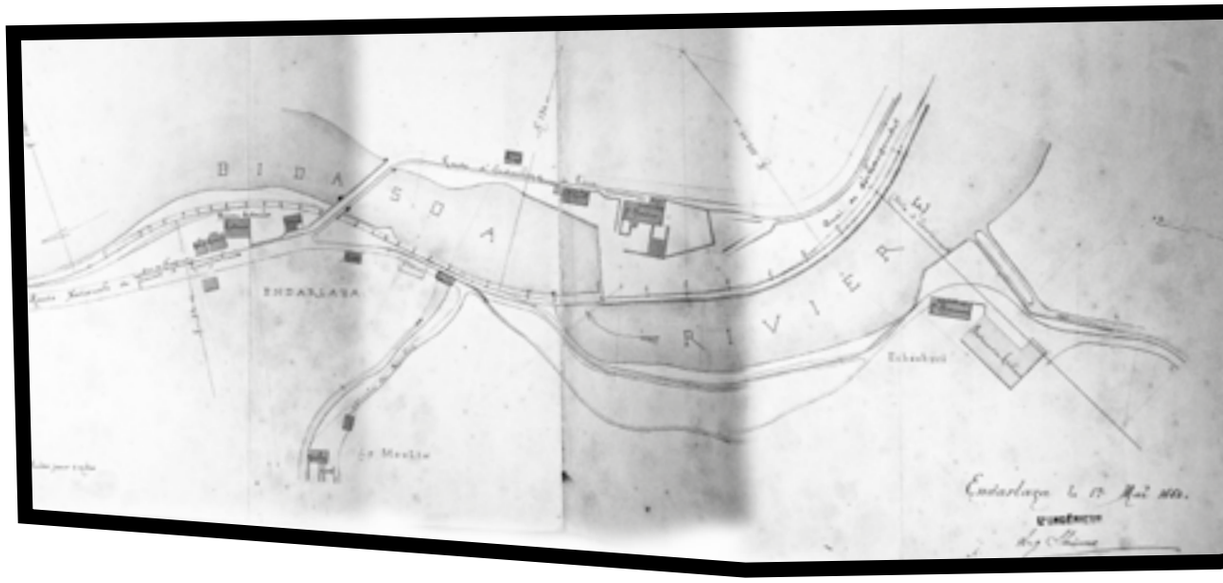
BERRIKO 2019

Otras edificaciones existentes eran dos cuarteles de Carabineros, uno de ellos estaba al otro lado del puente en la carretera general, sobre el talud del monte, frente a donde estuvo el antiguo edificio del Fielato, y el otro en el lado de acá donde hoy día esta el monumento a los carabineros asesinados en la tercera guerra carlista.

Junto al puente de la carretera, pero en la parte guipuzcoana había un pequeño edificio en el lado derecho, el Fielato, donde se pagaba el portazgo, es decir, el peaje por el uso del puente. Un poco más adelante había un complejo de tres edificios junto a la carretera. Dos de ellos por su forma parecen cargaderos, y el tercero por su nombre, Maison Antonio, bien podría ser una cantina. Parece lógico que así fuere porque en un lugar donde se juntaban tantos trabajadores debería haber algún lugar donde se diesen comidas y bebidas, y quizá también alojamiento Otros edificios posiblemente también cargaderos, había junto a la carretera en el lugar donde estuvieron los dos cuarteles de la Guardia Civil que todos hemos conocido y que han sido derribados recientemente por las obras de la nueva carretera.

En la margen izquierda del río, en terreno de Lesaca, hay un camino que se inicia en la carretera general junto al puente en el lado de Guipúzcoa, que llega hasta la regata de Barraca. En este camino, entre su inicio y la regata Endara, había dos casas en el lado del monte, una denominada Moreno, por el apellido del propietario, y también conocida como casa Endarlaza. Ésta pudo ser una pensión pues era un edificio grande y de tres plantas y en esa zona trabajaban muchos obreros. La otra casa era denominada Gitanos, quizá en alusión a sus ocupantes. Al fondo de esta llanada está el caserío Etxetxuría, y tras él una construcción calificada como edificio de talleres, que posteriormente tuvo otras utilidades.

Bibliografía: Archivo Municipal de Irún, Minas inglesas del Bidasoa. Plan general 1873 y 1884. Ricardo Berodia.

Antonio Valderrábano

Puente minero de Endarlaza