

HISTORIA DE LA VARIANTE DE SAN SEBASTIAN

Francisco Javier Urquía

En una entrevista concedida por Solzhenitsyn a “Time” el 24 de julio de 1989 sostiene:

“Hay un aforismo: el que olvida su propia historia está condenado a repetirla. Si no conocemos nuestra propia historia, sencillamente tendremos que repetir todos esos mismos errores, sacrificios y absurdos, una y otra vez”.

Estoy de acuerdo con esta opinión del intelectual ruso y pienso que es verdad, especialmente, en el campo del urbanismo.

Esta es la razón de este artículo en la idea de que la exposición de la génesis y filosofía de esta obra puede ayudar a evitar errores urbanísticos y a reducir la congestión de las calles del centro de San Sebastián o de otras poblaciones.

Como antecedentes a la obra construida figuran las cuatro alternativas indicadas en el plano adjunto.

La solución 1 pertenece a un anteproyecto de autopista de enlace de San Sebastián con su aeropuerto, frontera francesa y Fuenterrabía, presentado por el profesor de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Sr. Escario, hacia 1949.

Esta autopista se iniciaba en el camino viejo de Ategorrieta (S. José de la Montaña), se desviaba por la ladera de Ulía, cruzaba el puerto de Pasajes por la bocana, seguía por la ladera del Jaizquíbel, al N. de la carretera de Lezo a Gainchurizqueta, seguía por los terrenos del actual Golf y por el N. de la zona urbana de Irún llegaba al puente de Behobia.

Su necesidad se justificaba por la creencia generalizada de que los 8 m. de calzada de la carretera San Sebastián-Rentería eran insuficientes, su ensanche no era posible y la mejor solución de resolver el problema era la autopista.

A pesar de que fue defendida con todo entusiasmo por el Alcalde de San Sebastián Javier Saldaña, la lógica decisión de la Dirección General de Carreteras fue que tenía prioridad el ensanche de calzada a cuatro carriles del citado tramo, una vez que la Jefatura de Obras Publicas de Guipúzcoa, con paciencia y tiempo, fue resolviendo los variados problemas que planteaba la obra.

El último escollo de este ensanche fue la intercalación de la carretera ensanchada entre las vías de la línea Madrid-Hendaya de la RENFE y las vías

generales del puerto de Pasajes en el tramo “Escalerillas-puente de Buenavista” en el que se presentaron dos soluciones.

A grandes rasgos, la mejor consistía en dejar la carretera existente para el sentido Rentería-San Sebastián, crear una calzada alta hacia el nivel del ferrocarril para el sentido contrario y en una segunda fase subir la baja al nivel de la alta unificando rasantes.

Desgraciadamente predominó el criterio del Puerto de Pasajes de limitar la obra a la primera fase y dejar a distinto nivel los dos sentidos de circulación.

En aquella época tanto en Bilbao como en San Sebastián predominaba el criterio de que lo que era bueno para los grandes puertos era bueno para todos, pero el paso del tiempo ha demostrado que no siempre es así. Los numerosos problemas que ha planteado el distinto nivel de calzadas no ha quedado justificado ni remotamente por el mantenimiento de la salida baja del Puerto que se consideraba imprescindible y que finalmente ha sido cerrada junto con los otros accesos directos a la carretera general. Quizá sea tiempo de enmendar esta desafortunada decisión realizando la segunda fase proyectada hace 35 años.

El ensanche de calzada a cuatro carriles entre San Sebastián y Rentería se realizó entre 1949 y 1958.

El único efecto de este anteproyecto de autopista es que fue incluida en el Plan Comarcal de San Sebastián de 1950 (no aplicado nunca) como Variante Norte y que durante algunos años, creo que Pasajes, denegaba licencias de construcción de edificios porque interferían con su trazado.

La solución 2 propuesta también en el Plan Comarcal indicado tenía como objetivo “descongestionar y hacer posible al mismo tiempo el crecimiento del puerto de Pasajes mediante la travesía funcional Sur. Esta cruza San Sebastián sin perturbarlo, pues su contacto con el tráfico urbano tan sólo es de 600 m.”.

La solución 3 fue presentada por la Dirección de la Junta de Obras del Puerto de Pasajes al Ministro de Obras Publicas. Esta solución apoyada por la Cámara de Comercio se basaba en que “tenía superior interés la satisfacción de orden nacional cuales son el tráfico internacional y el desenvolvimiento del puerto de Pasajes frente a las ventajas de orden local, expresando el temor de que el tráfico local pueda mezclarse con el general”. Resumiendo, que el Ministerio se ocupase del tráfico fronterizo y del Puerto y que el Ayuntamiento de San Sebastián de la congestión de sus calles.

La solución 4 es la del proyecto de Variante redactado bajo mi dirección y que es la que se ha construido.

Inicialmente nació de una campaña de prensa que planteaba los numerosos problemas que producía la circulación de gran número de camiones de paso por las calles céntricas de San Sebastián, tanto de día como de noche, y que dio lugar a que el Gobierno dictase la O.M. de 9 de febrero de 1956, por la que se creaba una Comisión denominada de Accesos.

El cometido de esta Comisión no se limitaba a desviar los camiones de tránsito de las calles de San Sebastián, sino que acertadamente se le encomendaba “el estudio de la solución técnica y económica de los proyectos que sea preciso realizar para resolver los problemas de circulación en el interior de la población de San Sebastián como en sus accesos y alrededores”.

La Comisión terminó sus deliberaciones con la reunión del 16 de noviem-

bre de 1956 con asistencia del Alcalde de San Sebastián Juan Pagola y el Presidente de la Diputación José María Caballero y el acta se envió al Ministerio de Obras Públicas.

Previamente y con relación al tema de la travesía de San Sebastián de la carretera nacional Madrid-Irún, me puse en contacto con el ingeniero municipal José Zuazola con quien había colaborado estrechamente en el ensanche de la misma en las zonas de Gros-Ategorrieta y Herrera, con la idea de presentar una ponencia conjunta a la Comisión de Accesos. Llegamos a las siguientes conclusiones:

1) La travesía de San Sebastián de orientación Este-Oeste, encajonada entre el monte y el mar y con una trama de calles muy corta no tiene posibilidades prácticas de mejora y como consecuencia no puede hacer frente al creciente tráfico urbano e interurbano que tiene que soportar. Las situaciones esporádicas de embotellamiento irán aumentando y la situación acabará siendo insoportable para la población.

2) Mientras en poblaciones pequeñas el tráfico predominante en una travesía de carretera es el de tránsito, sin parada, en las de más de 100.000 habitantes es el tráfico que entra y sale de la ciudad. En San Sebastián se puede estimar que un 10 % es tráfico de tránsito y un 90 % de entrada o salida. Como consecuencia una Variante muy exterior que sólo derive el tráfico de tránsito sólo será un paliativo y no una solución eficaz de la descongestión de las calles de la travesía. En San Sebastián se estima que sólo bajaría un 15 % la intensidad de tráfico en el Paseo de Miraconcha.

3) Como el problema de accesos es mas importante que el de desviación de tráfico de tránsito, la nueva vía debe proporcionar nuevos accesos de dirección Norte-Sur, que recoja buena parte del tráfico de entrada y salida y la derive a las Avenidas de Amara y paseos de ribera del río Urumea, con unas posibilidades viarias mucho mejores que las de Este-Oeste existentes.

4) Una vía que tuviera las características de una Avenida o ronda, con plazas en las zonas de cruce con vías urbanas, no podría hacer frente a las fuertes intensidades de tráfico que son necesarias para descongestionar eficazmente el centro de San Sebastián. Es necesario ir a soluciones de tráfico controlado, o sea, de caracteres de autopista.

5) Una mezcla de tráfico de tránsito y urbano es peligroso. En vías de altas velocidades el conductor viene "con el morro caliente" y tiende a pasar con excesiva velocidad los tramos urbanos cortos, en contraste con la marcha lenta y distraída del conductor local que va a la peluquería.

6) La solución de unir Añorga y San Luis de Herrera a base de dos túneles, uno debajo de Ayete y otro de Polloe, reúne las condiciones óptimas por acortar el recorrido, unir directamente los barrios de Ibaeta, Amara, Loyola, Ategorrieta y Herrera-Pasajes y poder ser de circulación rápida y segura al poderse ejecutar con sólo tres empalmes intermedios: Amara, Loyola y Ategorrieta.

7) Como las dificultades topográficas obligarán a la construcción de túneles y un trazado con constantes subidas y bajadas con un efecto estético indeseable de montaña rusa y unos problemas derivados de la reducción de velocidad de los camiones resulta conveniente una limitación de las pendientes.

Nosotros estábamos bastante influenciados por los ejemplos de Bruselas y Munich.

Con motivo de la Exposición Internacional, Bruselas había decidido mejorar la caótica y congestionada circulación de su centro con la construcción de dos anillos de circunvalación “la petit ceinture” y “le grand ceinture”.

Munich había llegado a la misma solución con su “inner ring” y “outer ring” en la que habían desechado una solución de carretera de circunvalación porque la encuesta de origen y destino realizada había demostrado que no descongestionaba el centro de la ciudad por ser excesivamente exterior y la habían sustituido por una vía mucho más interior.

La consecuencia de estas conclusiones es que había que desechar las soluciones de Variante de San Sebastián que se habían estudiado anteriormente 1, 2 y 3, porque no cumplían los cinco requisitos que considerábamos convenientes: derivar el tráfico de paso por San Sebastián, descongestionar el paseo de Miraconcha creando nuevos accesos a la población, servir de unión directa entre barrios periféricos, pendientes suaves y situarse fuera del casco urbano.

Estas conclusiones y un plano con un trazado que los cumplía fue presentado a la Comisión de Accesos que lo estudió y aprobó, siendo incluida en la documentación enviada al Ministerio.

La siguiente etapa fue el estudio del documento preparado por la Comisión de Accesos por la Comisión Interministerial Mixta de Carreteras y Urbanismos en una reunión en la que iban a intervenir el arquitecto donostiarra Pedro Bidagor, colaborador de distintos planteamientos urbanísticos en San Sebastián y la provincia y que llevaba muchos años de Director General de Urbanismo y Camilo Pereira como Director General de Carreteras. Yo asistía como asesor de este último.

Una hora antes de salir para la estación me llamó por teléfono el Alcalde de San Sebastián y me dijo:

“Soy Antxon Vega de Seoane. En el Ayuntamiento conocemos perfectamente vuestra manera de pensar sobre la Variante de San Sebastián y estamos totalmente de acuerdo con ella. Sé que tenéis mañana una reunión en Madrid y les dices que tú llevas la representación del Ayuntamiento de San Sebastián”.

Ni que decir tiene que al día siguiente se acabó la reunión en cuanto conté la conversación telefónica y que en el Plan General de San Sebastián se incluía la solución 4, en líneas generales aunque en la prescripción 2 de la resolución de 6 de setiembre de 1962 del Ministerio de la Vivienda que aprobaba el Plan General se decía:

“El acceso a la ciudad desde la Variante de la nueva desviación a su paso por Amara, podía establecerse, previo el oportuno acuerdo con la Jefatura de Obras Públicas por las márgenes del Urumea en vez de hacerse por la Avenida de Sancho el Sabio”.

El año 1957 transcurrió sin que se adoptase ninguna resolución sobre el tema, pero tuvo lugar un hecho que influyó mucho en su tramitación.

Los americanos terminaron sus bases y decidieron regalar la importante maquinaria que habían empleado al Ministerio de Obras Públicas. Se decía que el flete de retorno costaba más de lo que podía sacarse de su venta en Norteamérica.

Los métodos de construcción y conservación de nuestras carreteras estaban estancados, ya que su mejora exigía el empleo de maquinaria moderna que la falta de divisas impedía adquirir. Por ejemplo, acabábamos de ejecutar

un acondicionamiento importante del puerto de Echegárate con excavadoras de antes de la guerra civil.

La decisión americana resultaba providencial porque permitió que el Ministerio cediese la maquinaria moderna de las bases a los contratistas, en régimen de alquiler. Los contratistas adquirían experiencia, seleccionaban el material adecuado que luego compraban a medida que lo permitía la mejora de la situación económica del país.

Pero aquella maquinaria se adaptaba a unos nuevos métodos de proyecto y control que en los últimos años se habían desarrollado mucho en Norteamérica y que los ingenieros españoles sólo conocíamos en grandes líneas y sin que nunca los hubiéramos podido aplicar.

Consciente de esta realidad, la Dirección General de Carreteras aprovechó la ayuda técnica americana para enviar unas decenas de ingenieros a cursar estudios universitarios o viajes de estudios que formaron el núcleo impulsor de la mejora técnica en carreteras y autopistas que tuvo lugar pocos años después y que la colocó a nivel europeo.

A mí me concedieron una beca de viaje de estudios de tres meses, para finales de 1957. Por su relación con la Variante me impresionó la madurez de los estudios de tráfico que se cursaban en una especialidad específica de Ingenieros de Tráfico. La aplicación de sus criterios suponía una disminución importante de la cantidad y gravedad de los accidentes, una economía de inversiones y una mejora en la fluidez de circulación en carreteras y autopistas. No había Ayuntamiento, Condado, Estado o Agencia Federal que no contara con ellos y formara un Departamento de Planes y Tráfico que marcaba las líneas generales y criterios de todo el trabajo viario.

Personalmente aprendí y compré los libros que pude y con la aceptación del amable ofrecimiento de la embajada americana de suministro gratuito de todos los libros técnicos que necesitara, conseguí una biblioteca sobre el tema muy completa que en la actualidad no tiene otro inconveniente que el de estar anticuada.

La aplicación con números de sus principios confirmó lo acertado de las propuestas de la Comisión de Accesos sobre la Variante de San Sebastián, no sólo a mí, sino a mis compañeros del Ministerio que desde entonces ayudaron con la sugerencia de cambios y con el apoyo incondicional a la obra.

Posiblemente esta situación tuvo como consecuencia que el 17 de marzo de 1958 la Dirección General aprobase, en principio, el Plan de Variantes y nuevas carreteras propuestas por la Comisión de Accesos y me encargasen la redacción del anteproyecto de Variante.

El problema técnico no era sencillo. Como buen guipuzcoano me hubiera gustado copiar pero en España no había Normas para autopistas y las dos construidas, Madrid-Barajas y Barcelona-Castelldefels no tenían la calidad europea que deseaba para la Variante de San Sebastián. Las americanas eran demasiado caras y lujosas. La Variante pertenecía al itinerario internacional E3 Lisboa-París-Estocolmo de la Declaración de Ginebra de 1950, pero sus Normas eran escasas.

Con paciencia y tiempo pude reunir la documentación suficiente para redactar el anteproyecto y el último problema fue el tiempo.

Tanto yo como todo mi equipo de la Jefatura estábamos agobiados de trabajo, como de costumbre. Esta situación habitual rompía los esquemas de

un tío mío, anticlerical y anticentralista, que me decía con pena: “lo peor de tu trabajo es que todo el mundo pensará que no das ni golpe”.

El Alcalde Antxon Vega de Seoane insistía con tenacidad que redactase rápidamente el anteproyecto hasta que un día le dije: “Te prometo hacerlo si me facilitas un despacho en el Ayuntamiento y un Ingeniero Técnico de Obras Publicas”. Aceptó la propuesta y el anteproyecto se terminó en agosto de 1960 “escapándome” de mi despacho, con la colaboración de Miguel García Taberna.

La necesidad de la Variante se justificaba por el número de horas anuales teóricas de congestión en el Paseo de Miraconcha que eran las siguientes:

Año	Sin Variante	Con Variante	Con Variante y ensanche a cuatro carriles
1960	43	—	—
1965	487	13	0
1970	1.420	75	0
1975	3.145	668	3
1980	5.783	1.545	43

La autopista tenía unos 7 km. de longitud y al tráfico de tránsito le ahorrraba 5 km. con relación a la travesía por las calles de la ciudad. Como es normal estaba aislada de los terrenos colindantes con un cierre continuo, los peatones, ciclistas y carros no tenían acceso y todos los cruces estaban a distinto nivel. El ancho de la carretera prevista oscilaba entre 25 y 35 m. con las calzadas de sentidos opuestos separadas por un seto central.

El trazado comenzaba con el acondicionamiento de la carretera desde “Cementos Rezola” hasta la curva del caserío “Belén” y desde aquí, con carácter de autopista se desviaba hacia la derecha para cruzar por debajo del Ferrocarril Vascongado y penetrar en un túnel de 1.300 m. que atravesaba la colina de Ayete.

La salida del túnel quedaba por debajo de la carretera de Errondo, cruzaba superiormente el ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa para seguir por el contorno del ensanche de Amara, junto a las vías del “Topo” hasta las inmediaciones del Colegio de La Salle. Allí se apartaba hacia la izquierda para atravesar la vega de Loyola y el río Urumea, entrando en un túnel de 260 m. por debajo del cementerio de Polloe.

Después del túnel seguía por las cercanías del caserío “Zubiaurre” para coger la vaguada de Mons y pasar pegado a la factoría de “Ramón Vizcaíno”, cruzar el Ferrocarril de la RENFE para dividirse en dos ramales. El primero enlazaba con la carretera general en San Luis, de Herrera, y el segundo cruzaba por encima del túnel del “Topo” y por debajo de la carretera general para terminar en la carretera a Pasajes San Pedro.

La obra tenía dos túneles gemelos (uno de 1.300 m.) y catorce puentes. Su presupuesto era de 473 millones de pesetas.

El trazado de la prolongación de esta Variante a partir de Mons por detrás de Pasajes y Rentería estaba estudiado para que en el futuro los vehículos que se dirigieran a Francia no tuvieran que pasar por las travesías de dichas poblaciones.

La Dirección General de Carreteras aprobó el Anteproyecto a fines de 1960 y me encargó el proyecto, lo que dio lugar a una situación de tirantez con mis jefes de la Dirección General, que además eran amigos míos.

Con motivo de la aprobación del Anteproyecto el Ministerio manifestó públicamente y por razones políticas: “Es tan acertado el planteamiento técnico que se estima que el paso de anteproyecto a proyecto definitivo será más bien cuestión de trámite con el consiguiente beneficio de tiempo”.

La consecuencia fue que me dijeron que tenía que hacer el proyecto rápidamente y con los mismos medios del anteproyecto que eran análogos a los que habían dispuesto los autores de los proyectos de autopista Madrid-Barajas y Barcelona-Castelldefels.

Yo era amigo del autor del proyecto Madrid-Barajas Luis Sierra y lo consideré hasta su muerte como un ingeniero muy capacitado. Para 1950 y los medios que dispuso hizo un excelente proyecto y no tenía ninguna posibilidad de hacer otro mejor.

La situación en 1960 era muy diferente. Las autopistas en Norteamérica y Europa se redactaban por equipos de técnicos con especialistas muy cualificados. A mi juicio, la Variante de San Sebastián podía y debía de tener un nivel europeo y las prisas políticas y limitaciones burocráticas no podían imponernos “una chapuza”. No podíamos correr el riesgo de que fuera el último ejemplo de una autopista anticuada sino una obra que supusiese un salto importante hacia lo que era normal en Europa.

Por eso me negué a redactar el proyecto, en esas condiciones, mientras no tuviera los especialistas que la obra exigía y que a mi juicio eran superiores a los de una autopista normal.

Esta postura les pareció muy mal pero no tomaron ninguna decisión sobre el tema.

Quise arreglar esta situación desairada buscando un equipo de colaboradores mínimo para realizar un buen proyecto, que estuviese dispuesto a realizar su tarea por poco dinero. Lo intenté pero no fue posible. En aquella época no existían empresas consultoras de carreteras y los únicos que tenían equipos técnicos cualificados eran unos cuantos contratistas importantes. Tenía que encontrar uno que estuviese dispuesto a perder dinero y quizá más importante, soportar la campaña de críticas del resto de los contratistas sobre la situación privilegiada que le colocaba en el concurso de la obra. No lo conseguí.

Entonces no me quedaba otra salida que estudiar los problemas que estaban a mi alcance en orden de mayor a menor importancia y esperar a que la situación cambiase como así sucedió.

Así abordamos el problema del túnel largo. Por cuenta del Ayuntamiento y del Ministerio, el ingeniero municipal y yo, realizamos un viaje franciscano para asistir al Congreso de Urbanismo y Técnica Subterráneos de Bruselas y visitar los túneles de París, Lyon, Amberes y Velzen (canal de Amsterdam).

En el Congreso nos fijamos en el tema de la pintura de los túneles. Había partidarios del “monocromatismo estático”, o sea, de pintura clara en toda la

superficie, que reflejase bien la iluminación y los del “policromatismo dinámico”, o sea, azul fundición en el techo y color claro en las paredes, porque permitía espaciar la peligrosa pintura de techos, donde se concentra la suciedad, acercaba el aspecto al de una carretera a cielo abierto, de noche, que es la máxima aspiración estética de un túnel y va de acuerdo con el misticismo de nuestro tiempo. Nos gustó esta última solución que quedó reflejada en el Pliego de Condiciones de la obra, pero que fue cambiada en su ejecución.

De la visita de los túneles nos fijamos en el tema de la seguridad reflejada en dos preguntas que nos hizo el director del túnel de le “Croix Rousse” de Lyon.

“¿Cuándo tomarían la decisión de limpiar un túnel si supieran que cada limpieza ha costado un muerto?”

“¿Conocen Uds. lo que pasó en los túneles de Nueva York, debajo del Hudson, cuando se incendió un camión con productos tóxicos?”

Esta visita nos llevó a estudiar el tema de la seguridad de los túneles largos y de la conveniencia de estudiar una alternativa que limitase la longitud de los túneles a 300 m., lo que suponía la eliminación del túnel largo y su sustitución por otro de 245 m. de longitud mucho mas alto que obligaba al sistema complicado de viaductos que existe al principio de la obra y que en su día constituyó el primer enlace a tres niveles de España.

Esta alternativa de cambio de trazado fue aceptada finalmente por las siguientes razones:

— Los túneles cortos daban mucha mayor seguridad al conductor.

— La Variante pasaba por el fondo de la Ciudad Deportiva de Anoeta y no por la parte delantera. Desaparecía del interior del Ensanche de Amara y dejaba de ser una dificultad adicional en la solución del paso a nivel de Anoeta.

— Se eliminaba el problema de la consolidación de los fangos de Amara, favoreciendo una circulación más cómoda y segura.

— Resultaba más económica.

La contrapartida era que destrozábamos la finca de Zorroaga que quedaba atravesada por la obra en una profunda trinchera. Para mejorar esta situación proyectamos un túnel artificial, que tuvo que ser defendido con uñas y dientes, durante la ejecución de la obra frente a los que lo consideraban un lujo. En este momento no creo que haya mucha gente que considere que un aumento del medio por ciento del presupuesto total no quede justificado con la conservación de la unidad de una finca tan entrañable en la historia de la ciudad y con una mejora importante del impacto ecológico de la obra.

Es paradójico que mientras aquí se suprimía el túnel largo, en Bilbao se decidía hacer el túnel de Malmasín, que no figuraba en las primeras soluciones de la Solución Sur.

Otro viaje que tuvo una importante repercusión fue el que realizamos a Alemania y que me ratificó en la idea de que es el único país cuyas autopistas superan, en algunos aspectos importantes, a las americanas. Recorrí entusiasmado el tramo Nuremberg-Würzburg, para mi gusto la mejor autopista de Europa y pensé: “Esta es la autopista que hay que copiar”.

Pedí ver al Dr. Lorenz, ingeniero director del proyecto, y con la amabilidad y desinterés característico de los grandes genios me concedió en seguida

una entrevista de media hora donde contestó todas mis preguntas. Recuerdo que me dijo:

“Le dirán que la recta es el mejor trazado. No es verdad. De noche deslumbran los faros y de día aburre y distrae la atención del conductor. Dos cosas muy peligrosas. Proyecte sólo con curvas”.

“Le dirán que en una curva vertical concava no inicie una curva horizontal. Yo le digo que haga lo del avión. Haga coincidir el principio y el fin de las curvas horizontales y verticales. El conductor se lo agradecerá”.

Otro hito importante fue la decisión de la Dirección General de Carreteras de hacer una Encuesta de Origen y Destino, en San Sebastián, en julio de 1962. Su realización hacía posible la determinación de tráfico en la Variante y en sus accesos, datos indispensables para estudiar detalles de proyecto y, sobre todo, los ramales. El Servicio de Tráfico y Planeamiento realizó un excelente trabajo y siempre estuvo dispuesto a dar su opinión en cualquier tema y concretamente sugirió algunas variaciones del proyecto. Estaban grandes figuras. Antonio Valdés, autor de un libro “Ingeniería de Tráfico” y luego ministro de Obras Públicas y Enrique Aldama, luego director general de Carreteras y director general en otros Departamentos Ministeriales.

Cuando habíamos agotado prácticamente el estudio de problemas a nuestro alcance llegó la ansiada colaboración.

Con el paso del tiempo el Ministerio de Obras Públicas se encontró con otros problemas como la planificación de la red viaria de las provincias Vascongadas, de Cataluña, del triángulo Oviedo-Gijón-Avilés, que sin ningún tipo de duda no se podían hacer con el método tradicional de encomendárselo a un ingeniero.

A mi juicio, el problema más difícil era lo que se denominaba “Estudio Previo del Triángulo de Carreteras Vitoria-Bilbao-San Sebastián y su conexión con la Frontera Francesa”, ya que operaba sobre una nebulosa urbana, cuya planificación viaria sólo podía acometerse con modelos matemáticos de producción, distribución y asignación de tráfico, que pudieran manejarse con un ordenador. El americano FRATAR acababa de desarrollar un método que se acoplaba muy bien a nuestro caso. Había la posibilidad de contratar a un discípulo de FRATAR que pertenecía al “Club Taurino” de Nueva York y le encantaba venir a España. No se podían desperdiciar estas ocasiones.

Este estado de cosas desembocó en una legislación que permitía contratar trabajos concretos a Empresas Consultoras bajo la Dirección de funcionarios del Estado, o sea, lo que había pedido.

La aplicación de esta legislación se materializó en una decena de contratos que firmó la Dirección General de Carreteras, con empresas consultoras, la mayoría extranjeras, y que tenían por objeto el estudio de los problemas viarios más importantes que tenía España. Tuve la satisfacción de que el contrato n.º 1 fuese el de la Variante de San Sebastián con EPTISA y el n.º 3 el Triángulo con la empresa americana Frederick R. Harris.

En el trabajo final del proyecto contamos con la colaboración del Ingeniero de Caminos Angel del Campo Francés, de fina sensibilidad estética, que además de su supervisión general del proyecto, diseñó las boquillas de los túneles. El Instituto Eduardo Torroja de la Construcción y del Cemento estudió el pavimento. Un ingeniero vino de Milán y acertó en definimos las zonas que podían excavar con máquinas y las que necesitaban ayudas de

explosivos. Ahora esta determinación es de rutina en nuestro país, pero entonces resultaba inabordable. Para el personal de EPTISA quedaron todos los problemas generales del proyecto con algunos aspectos como los de topografía, geología, Mecánica del Suelo, puentes, túneles que representaban un salto importante con relación a lo que se hacía normalmente.

El proyecto se terminó el 15 de julio de 1963 con un tremendo sprint final en que llegaron a trabajar 50 delineantes simultáneamente. Se decía que estaban esperando el proyecto para sacar el concurso. El presupuesto era de 967 millones.

¿Qué paso entre esta fecha y marzo de 1966 cuando el Ministro de Obras Publicas Federico Silva retó al alcalde de San Sebastián, José Manuel Elósegui, a que si se comprometía a pagar los terrenos expropiados el proyecto iría al Consejo de Ministros de abril y el alcalde aceptó el reto y la obra salió a concurso? El rumor decía que había que sacar antes la Solución Sur de Bilbao, porque esta población tenía congestiones de tráfico mayores, pero el proyecto de esta última tardó mucho y la Variante de San Sebastián se inició antes.

A partir de 1961 en que puse condiciones para redactar el proyecto de la Variante, mi fama de persona independiente fue en aumento, en Madrid, y hasta se me tachó de “nacionalista” por algunas personas.

Sentó muy mal que en un “Seminario de Carreteras” donde me encargaron una conferencia sobre “Sistemas de Conservación” dijera que “una centralización de atribuciones y una descentralización de responsabilidades era un abuso de poder”. Se dieron cuenta que era una clara alusión a la situación existente donde la mas mínima resolución necesitaba la firma del Director General y si las carreteras de una provincia estaban mal, la culpa la tenía el Jefe de Obras Publicas. Como no quería saltarme las reglas de juego omití esta frase en la copia para la imprenta.

Luego vino una “regionalización de servicios” con una Jefatura de siete provincias en Bilbao, incluida Guipúzcoa, y sobre cuya forma de llevarse a cabo no estaba de acuerdo. Era demasiado rígida y creo que hay que dejar un margen de maniobra a la vida misma y así lo dije. Como respuesta se empeñaron que tenía que marcharme a Bilbao para colaborar en la puesta en marcha de esta regionalización que no me gustaba y, si no lo hacia, cualquiera sabe lo que podía pasar porque su paciencia conmigo parecía bastante agotada.

En el fondo creo que no entendían que yo era uno de los muchísimos guipuzcoanos que procuramos “no cotillar”, pero que cuando hablamos no tenemos pelos en la lengua.

Providencialmente la Universidad de Navarra estaba poniendo en marcha una Escuela de Ingenieros Industriales en San Sebastián, labor que me resultaba apasionante porque me gusta la docencia como cultivo de la verdad y como formación de la juventud.

Como conclusión, en 1964 me marché de Carreteras y me fui a la Escuela, aunque durante 1965 y 1966 tuve un contrato de colaboración con la Oficina Regional de Carreteras de Bilbao, con una dedicación de 5 horas semanales al tema de la Variante y del Triangulo.

Por esta época San Sebastián empezó a creer que la Variante se iba a construir y recibía visitas de expropiados que solicitaban información. Uno de ellos me dijo que había estado en una reunión en que estaba mi tío, que era

también expropiado. Yo no sabía nada y lo más bonito es que este tío vivía conmigo y nunca me dijo nada.

No pude menos de recordar un pequeño trabajo de carreteras que realicé en Vizcaya, donde el topógrafo se creía en la obligación de darme todos los nombres de los expropiados. No sé si fue casualidad o un síntoma de la forma de trabajar.

En 1966 perdí definitivamente el contacto con la Variante. Por eso no puedo hablar de la historia de la construcción de la obra en la que intervinieron Ignacio Yarza, Luis de los Mozos, Fernando Guijo, Francisco Assas y un excelente plantel de ingenieros técnicos, topógrafos y vigilantes que formaron escuela. Tuvieron que superar muchos problemas. El proyecto lo habíamos realizado personas que sabíamos más de lo que había que hacer que cómo hacerlo. Ellos se plantearon este tema y lo resolvieron con modificaciones muy acertadas como esos puentes de losas triangulares que son muy bonitos. Otras veces tropezaron con el problema clásico de las máquinas que saben hacer lo difícil y muchas veces no saben hacer lo fácil. Lo que en la Jefatura sabíamos resolverlo con contratistas locales resultaban obstáculos insuperables para la superorganización supermecanizada y hubo que introducir otras variaciones.

Pero si se variaron los procedimientos constructivos se respetó el proyecto, aun en puntos como los túneles artificiales de Zorroaga e Inchaurredo y las boquillas de los túneles defendidos con una oposición tremenda.

La Variante se inauguró en 1972 y el enlace complementario de Loyola en 1973. No fui invitado a ninguna de estas inauguraciones. En los 17 años de servicio ha cumplido los objetivos previstos; ha servido para desviar el tráfico de tránsito, ha creado nuevos accesos a la ciudad y ha servido para la unión de barrios periféricos, como ronda de circunvalación. Ha descongestionado el centro de San Sebastián, como se ha visto cuando se ha cerrado por culpa de un corrimiento.

También ha tenido críticas que provienen en algunos casos de falta de información explicable porque parece ser que no existen ejemplares del proyecto ni en San Sebastián, ni en Bilbao, ni en Vitoria. Menos mal que me llevé a casa unos pocos documentos del mismo, entre ellos, la Memoria.

Se habla de que el paso de la Variante por Añorga es inadmisibles para una autopista. Es el tramo entre perfiles 1 al 45 del que la página 18 de la Memoria dice textualmente:

“La Variante propiamente dicha en régimen de autopista esta entre perfiles 45 al 350. Del perfil 1 al 45 es un enlace de la carretera general Madrid-Irún actual con la Variante que en el futuro quedará sustituida por una prolongación de esta última hacia Madrid, con características de autopista o autovía”.

Esta prolongación prevista en el párrafo anterior se materializa con la ejecución del excelente proyecto de los ingenieros de la Diputación que une directamente la carretera nacional Madrid-Irún desde Lasarte con la autopista Bilbao-Behobía en las proximidades de la estación de servicio “Arriceta”.

También se dice que no se ha cumplido la prescripción 2.^a de la aprobación del Plan de Ordenación de San Sebastián que decía:

“El acceso a la ciudad desde la Variante de la nueva desviación a su paso por Amara podía establecerse, previo el oportuno acuerdo con la Jefatura de

Obras Publicas, por las márgenes del Urumea en vez de hacerse por la Avenida de Sancho el Sabio”.

Sobre este punto la página 12 de la Memoria dice textualmente:

“Se ha estudiado este problema para procurar amoldarse a esta observación, que parece razonable, ya que tiende a separar el tráfico interurbano con el local del barrio de Amara, llegándose a las siguientes conclusiones”:

“a) La solución mas sencilla de unir el acceso de Madrid y la ribera del río, consiste en crear unas calles de servicio unidireccionales al lado del acceso, que irá completamente aislado de la circulación local y cruzar subterráneamente la plaza Pío XII para llegar a la ribera del río”.

“De momento no parece necesario realizar el cruce subterráneo con la plaza Pío XII que se deja para una segunda fase”.

Finalmente, en un artículo titulado “La unidad capital de Guipúzcoa y su periferia”, que figura dentro de una monografía editada por el Colegio Vasco Navarro de Arquitectos - Delegación de Guipúzcoa “Futuro urbanístico para la Comarca de San Sebastián”, se dice:

“La construcción de esta autopista en su recorrido en el ámbito de la comarca ha pretendido cumplir esta necesidad y, además, servir de solución a los problemas de trazado de la red viaria interna a los núcleos, y al incremento continuo de densidad y magnitud que el tráfico rodado intercomarcal plantea. Problemas tan dispares requieren soluciones de diverso tipo. Intentar resolverlas con una sola actuación ha dado lugar a groseras incongruencias y a graves arbitrariedades, que afectan ahora ya al desarrollo urbano equilibrado, y que tendrán efectos muy importantes en el porvenir del territorio comarcal”.

Creo que este tema del engarce urbanístico de la Variante necesita un comentario más amplio.

Desde el primer momento que presentamos las directrices fundamentales de la obra a la Comisión de Accesos se consideraba totalmente indeseable que la Variante “sirviese de solución a los problemas de trazado de la red viaria interna a los núcleos”, que es distinto al servicio de barrios periféricos que pueden pertenecer al mismo municipio o a municipios diferentes. Así, en el Acta de la última reunión de la Comisión de Accesos se decía textualmente:

“La solución de unir Añorga y San Luis de Herrera a base de dos túneles, uno debajo de Ayete y otro de Polloe, reúne las condiciones óptimas, por acortar el recorrido, unir directamente los Barrios de Ibaeta, Amara, Loyola, Ategorrieta y Herrera-Pasajes y poder ser de circulación rápida y segura al poderse ejecutar con sólo tres empalmes intermedios: Amara, Loyola y Ategorrieta”.

La idea de “circulación rápida y segura” se liga a la de “solamente tres empalmes intermedios”. Por Ingeniería de Tráfico sabíamos que la seguridad vial, principalmente en redes urbanas, exige “separar todo lo separable” a los distintos usuarios, peatones, bicicletas, autobuses, coches de circulación rápida, coches de circulación lenta, vehículos que circulan en un sentido, vehículos que circulan en sentido opuesto, vehículos que convergen, divergen o se cruzan en un encuentro, etc.

Por ello, hay que resistir a la presión ambiental de resolver los problemas de circulación aumentando excesivamente el número de empalmes o de semáforos, que es una solución muy cómoda, pero que se paga con un aumento de accidentes que no se hubieran producido con criterios más

pensados. En la Variante el aumento del número de enlaces supone la mezcla de usuarios de velocidad y grado de atención diferentes y un aumento de los movimientos de trenzado especialmente peligrosos, en este caso, por la velocidad elevada de circulación y las salidas por la izquierda. Los que intervinimos en el proyecto y en la ejecución de la obra tuvimos en cuenta estos hechos, resistimos todas las presiones en sentido contrario y se mantuvo el esquema funcional de la autopista.

El problema es que aunque todo el mundo está de acuerdo con las perturbaciones y accidentes a que conduce un esquema funcional de autopista con accesos muy cercanos los gravísimos problemas existentes, en algunas ciudades han obligado a admitir distancias reducidas entre enlaces que por comodidad se copian en casos en que se puede resolver el problema mejor con un estudio más profundo.

Nuestro punto de vista era que San Sebastián no era una ciudad compacta y densa como Madrid o Bilbao y se podía aspirar a una autopista con un grado de seguridad y comodidad excelentes. En otro caso, las características de la Variante hubieran sido distintas. No hubiera sido lo que los americanos llaman una "freeway".

Posición contraria era la del arquitecto donostiarra Pedro Bidagor, Director General de Urbanismo durante muchos años, que consideraba inevitable e intrascendente el tráfico local en la Variante y consiguió que en el Plan General de San Sebastián figurase el enlace adicional de Inchaurreondo, que de paso solucionaba un problema viario muy gordo al Ministerio de la Vivienda, promotor del polígono del mismo nombre de la forma más cómoda para éste. Comprendemos que una persona residente en Madrid y con un limitado conocimiento de las posibilidades de la Ingeniería de Tráfico pueda pensar así, pero eso supone obligar a la Variante a que "sirviese de solución a los problemas de trazado de la red viaria interna a los núcleos", lo que constituye a mi juicio, un error.

No presentamos ninguna alegación contra el aumento de enlaces de la variante en la información pública, porque hubiéramos incumplido las Normas tacitas de convivencia que 20 años de discrepancias habían establecido entre la Comisión de Urbanismo de Guipúzcoa y la Jefatura de Obras Públicas.

La Comisión, mejor dicho el arquitecto Félix Llanos, mantenía que los Planes Generales eran meramente indicadores de ideas y no había inconveniente en dibujar las Variantes o nuevas carreteras a ojo a sabiendas que el trazado definitivo sería otro, porque era mejor que hubiera una reserva de terreno ilógica que no hubiera ninguna.

Nosotros manteníamos que la gente no entendía este punto de vista. Si la Jefatura fijase una nueva carretera a ojo, luego cambiase el trazado y les dijera a los nuevos expropiados que el primero era una improvisación, nadie le tomaría en serio, en el futuro, y el desarrollo de su trabajo se hubiera hecho muy difícil.

Esta discrepancia permanente nos llevó a lijar un proceso que permitía trabajar a cada uno de los dos Organismos a su manera. Las etapas eran las siguientes:

— Cuando se redactaba un Plan General se ofrecía a la Jefatura la posibilidad de que fijase los nuevos trazados. La Jefatura sólo lo hacía si tenía un

estudio a nivel de anteproyecto, como mínimo; si no, era una persona del equipo redactor el que lo hacía, normalmente un delineante.

— El alcalde y vecinos del pueblo se presentaban en la Jefatura para preguntar detalles. Nosotros les decíamos que aquel trazado era “gutxi gora bera”, que no se preocupasen, que nosotros lo estudiaríamos mejor y lo enseñaríamos.

— Cuando habíamos redactado un proyecto que nunca se parecía a la del delineante, se lo enseñábamos al Ayuntamiento y si había acuerdo lo hacíamos y se borraba la solución anterior del Plan.

Para que esto pudiera funcionar era necesario que ni nosotros presentásemos una alegación en contra, en la información pública de un Plan, ni ellos, en la información pública de nuestros proyectos. En caso contrario, este proceso, que era el normal, hubiera desembocado en una Comisión Interministerial en Madrid y no hubiéramos podido hacer nada.

Con la Variante de San Sebastián pasó lo mismo. Luis Alústiza, arquitecto redactor del Plan, me pidió los planos del anteproyecto de la Variante y los copió en el Plan General. El resto se resolvió en un encuentro que tuvimos en la calle. El me dijo: “¿Vienes una tarde a mi estudio para dibujar la Variante exterior?”. Yo le contesté: “Ya sabes que no me gusta pintar improvisaciones”. El terminó: “Bueno ya lo hará un delineante mío”. Nos marchamos cada uno por nuestro lado, felices y contentos, porque era una conversación conocida de antemano. No hablamos de los nuevos enlaces de la Variante porque era conocida la obsesión de Pedro Bidagor por el tema y Luis no tenía conocimientos de tráfico como para oponerse a una persona que era la que iba a aprobar el Plan General en Madrid.

Me figuro que con la autovía del Urumea pasaría algo parecido, pero con la Diputación que se encargaba de la conservación de la carretera San Sebastián-Hernani a la que sustituía.

En la Memoria del Plan General no se justificaba la necesidad del nuevo enlace de Inchaurredo que se menciona de pasada como de Ategorrieta. Las ideas sobre la Variante figuran en la página 59, que dicen:

“Parece por ello de toda lógica resolver el problema actual con una travesía de la población cómoda y rápida y lo suficientemente próxima a la ciudad, que resuelva conjuntamente los problemas de la travesía y los accesos de circulación entre los distintos barrios y zonas suburbanas”.

“El día de mañana, cuando esta carretera quedase saturada, podría construirse una segunda travesía más exterior, quedando destinada la que actualmente se proyecta exclusivamente al tráfico interior de la población, que habrá llegado entonces a su expansión al trazado de gran parte de aquellas travesías”.

“El problema del trazado de esta travesía ha sido estudiado desde hace muchos años, habiéndose tanteado muy diversas soluciones y habiéndose llegado a un acuerdo entre los Organismos de Obras Públicas encargados del proyecto de esta futura obra y los elementos técnicos de este Ayuntamiento tan interesado en resolver el problema de la circulación interior en el futuro San Sebastián”.

Como se ve, el acuerdo Estado-Ayuntamiento es total, pero yo creo que es aparente porque se desprecia el tema del número de enlaces, del esquema funcional de la autopista, que es importante.

También se da como hecho que la Variante juega el papel de “petit

ceinture” cuando creo que el papel que le corresponde es el de “grand ceinture” y lo que San Sebastián necesita es una vía interior de circulación rápida y segura que descongestione las calles céntricas y la Variante.

El resultado es que al cabo de los años se ha construido el enlace de Inchaurredo en otra ubicación que la del Plan, que puede ser un elemento perturbador importante.

Como resumen, creo que los temores apuntados en el párrafo que comentamos no hubieran tenido fundamento si se hubiera mantenido el esquema funcional de la autopista y la red arterial se hubiera planteado con soluciones más estudiadas y coherentes con sus características.

En caso contrario, comparto estos temores y la Variante puede empezar a parecerse a la M-30 madrileña, inevitable quizá en una ciudad del tamaño y densidad de habitantes de Madrid pero no aquí. Si esto sucediera no me parece justo que se achaque a los que hicimos la Variante, sino en todo caso a los que se han salido de su filosofía inicial.

Antonio Valdés en su libro “Ingeniería de Tráfico” dice:

“La separación de los enlaces de autopistas y en general la conexión entre la red local y la autopista es una de las decisiones que más afectan al funcionamiento de un sistema viario, especialmente en zonas urbanas”.

Hay que tener en cuenta que la Variante de San Sebastián no respondía a una planificación urbanística. Fue una obra de carreteras del Estado. Si nos acercamos mucho a la población fue porque el 90 % del tráfico era de entrada y salida y no compartíamos el criterio de la Junta de Obras del Puerto de Pasajes de que sólo debíamos ocuparnos del 10 % del tráfico de tránsito y al Ayuntamiento le pareció bien. El planteamiento urbanístico venía por detrás y nosotros teníamos que respetar al máximo las competencias municipales en la materia.

Las ideas de partida salieron de un diálogo con el ingeniero municipal y estábamos de acuerdo en que había una visión de la ciudad desde la Variante que era la del Ministerio y otra la de la Variante desde San Sebastián con todos los problemas que solucionaba, pero también con todos los problemas que surgían con su construcción y que correspondían al Ayuntamiento.

Nuestras opiniones sobre el tema fueron explicadas repetidas veces, la última de las cuales en unas declaraciones mías de una entrevista publicada en la “Hoja del Lunes” de San Sebastián del 26 de julio de 1976, y que se copian a continuación.

UTILIDAD DE LA VARIANTE

“La Variante, como es sabido, se inauguró en 1972. Cumple, pues, ahora, cuatro años. Es una buena medida de tiempo para tratar de evaluar si ha cumplido o no en todo o en parte con los objetivos previstos.

— Ha servido para desviar el tráfico de paso, como nuevo acceso de San Sebastián y como ronda de circunvalación para la unión de barrios periféricos. Cuantitativamente, el tráfico, más o menos, ha sido el previsto. En el proyecto se estimaba una intensidad media diaria en el túnel de Polloe, en 1980, de unos 43.000 vehículos, con un crecimiento del 9,5 % anual, que supone unos 30.000 vehículos en 1976, que son los que circulan en la actualidad”.

— “¿No se preveían obras complementarias en el proyecto?”

— Sí, y era urgente su realización. En el proyecto de la Variante se preveía que, antes de 1980, estaría ejecutada la pavimentación del tercer carril, la prolongación de la autopista hasta Francia, la ejecución de un paso inferior debajo de la plaza de Pío XII y la unión directa con el barrio de Gros. Las dos primeras están ejecutadas, pero las dos últimas, que son imprescindibles, no parece que se vayan a realizar a tiempo. Lo que me preocupa, sobre todo, es el enlace directo con Gros, lo que se denomina autovía de Atocha y la solución de hacerla terminar en la plaza 13 de Septiembre no me gusta nada. El barrio de Gros fue concebido como un nuevo barrio de Ondarreta, con calles estrechas y villas. Como, de hecho, se han conservado las calles, y las villas no son tal, sino casas; falta una estructura viaria adecuada que pienso podía haberse creado con la demolición de la plaza de toros. Una pieza esencial de esta ordenación era una gran plazoleta con comunicación subterránea debajo de la Renfe y Mundaiz con el enlace de Loyola. El tema es difícil pero, en principio, las demás soluciones me parecen peores. No sé si todavía estaremos a tiempo de poder realizarlo”.

— “Eso quiere decir que, falta acaso, la realización de la red arterial de la población.

— En efecto, y las dos obras citadas son piezas claves y sin las cuales San Sebastián no esta preparada para recibir el tráfico que llega, y esto no se puede resolver con obras exteriores sino con una fina cirugía urbana”.

EL FUTURO DE LA VARIANTE

“Solucionando, en parte, el problema presente, la Variante no obstante esta ahí para recoger la cada vez mas acuciante liebre del tráfico.

— ¿Cómo ve el Señor Urquía el futuro de la Variante?”

— Yo creo que se circulará muy bien hasta 1980, momento en que empezaran a crearse problemas que se irán agudizando en la década 1980-1990. Sin embargo, creo que es una obra de tipo urbano donde las molestias deben ser acotadas mucho más fácilmente que en una vía interurbana larga. Hay que darse cuenta de que nuestra Variante tiene los mismos carriles-de circulación que la autopista de enlace entre Londres y su Aeropuerto, y lo que no hay duda es que Londres es Londres y San Sebastián es San Sebastián”.

— “¿Cuándo hará falta otra Variante?”

— Yo creo que el problema de una nueva Variante ha de estudiarse en efecto, pero sin sacar las cosas de quicio. España es un país modesto que debe administrar muy bien su dinero, y si el año 1956 propusimos la construcción de la Variante era porque el porvenir de San Sebastián se presentaba dramático. A mi juicio no es el caso de hoy”.

— “Y en cuanto a si es más urgente una Variante exterior o una ronda entre la misma y el casco, ¿qué opina usted?”

— Pues la verdad es que no me atrevo a emitir una opinión. En principio sigo pensando que el tráfico de paso es muy reducido. Si en 1962 era el 10 % ahora será menor. Por ello, si se construye una Variante muy exterior, tendrá escasa circulación y la congestión en la actual seguiría casi en los mismos términos”.

De las declaraciones se deduce que hay varias obras de segunda fase que no estaban incluidas en el proyecto, algunas de las cuales se ejecutaron durante su construcción. Este retraso de la inversión obedecía a tres razones:

— La primera que nos parecía que la explotación de la obra proporcionaría datos para mejorar el proyecto de las obras complementarias incluidas en la segunda fase.

— La segunda que queríamos respetar al máximo la competencia municipal y cuanto más obra hacíamos, menos libertad de proyecto dejábamos a las obras urbanas que el Ayuntamiento tenía que realizar.

— La tercera que la sobriedad económica que lleva consigo siempre la administración de caudales públicos quedaba reforzada por el hecho de que en su tiempo, la Variante fue la mayor inversión de la Dirección General de Carreteras en una sola obra. Queríamos demostrar que su coste era debido a las circunstancias del proyecto, pero que no había la menor concesión a calidades lujosas o caprichos personales que hubieran elevado innecesariamente el presupuesto y retrasado su ejecución.

Por esta razón, el elogio de la obra que más me ha gustado es la del abogado Pedro García Ortega, jubilado de Subdirector General de Carreteras y que recientemente me dijo:

“Yo estaba escandalizado del último presupuesto de la Variante, 1.400 millones. Cambié de opinión el día de la inauguración en que la vi y pensé que era barata”.

Llegado a este punto pensaba terminar el artículo con un breve final, pero un amigo mío que lo había leído me sugirió que debía de decir algo sobre el papel de la Variante en el futuro de San Sebastián.

Llevo más de 20 años apartado del tema y me daba mucha pereza refrescar y actualizar mis ideas, pero también parece lógico que quien ha asistido al nacimiento e infancia de una obra se preocupe de que su madurez y vejez sean tranquilas y continúe en su excelente servicio al pueblo de San Sebastián.

Después de una reflexión de unos quince días me parece que las previsiones anteriores al proyecto se han cumplido y de acuerdo con ellas se está llegando, poco a poco, a la saturación del paseo de Miraconcha y calles céntricas de San Sebastián. Estamos en una situación parecida a la de 1965, antes de la construcción de la Variante, y las esporádicas circunstancias de embotellamiento serán cada vez más frecuentes y la situación acabará siendo insostenible, si no se busca un remedio.

A mi juicio, las medidas a tomar son las que se indican en mi entrevista publicada en la “Hoja del Lunes” de San Sebastián de 26 de julio de 1976, incluida la “fina cirugía urbana” que se sugiere. Estas ideas actualizadas pueden condensarse en las siguientes conclusiones, algunas de las cuales están copiadas de un excelente Informe de 12 de junio de 1978 de la “Comisión de Trabajo de Guipúzcoa del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos” que expresan mejor que yo unas ideas comunes y que figuran con una adición final (Col):

1) A mi juicio, una Comarca del tamaño de la de San Sebastián necesita dos semianillos de circunvalación, uno interior de carácter de autovía y otro exterior de carácter de autopista.

2) La Variante es el semianillo exterior de San Sebastián, población que

no es compacta y densa como Madrid y Bilbao, sino desperdigada y, por tanto, puede aspirar a una autopista con un grado de seguridad y comodidad excelentes.

3) Si caemos en la tentación de considerarla semianillo interior y la incorporamos a la red propia de la ciudad estamos cambiando la filosofía inicial, en la que estaban de acuerdo el Ayuntamiento y el Estado. La Variante no podrá adaptarse a un tráfico para el que no fue preparada y, probablemente, los conductores de San Sebastián se verán en la incómoda decisión de elegir entre unas calles céntricas congestionadas o una Variante congestionada, intentando averiguar cuál de las dos está algo mejor. Vamos la situación de Madrid.

Si la Variante estaba destinada a ser una vía urbana debía de haberla construido el Ayuntamiento y no el Estado, con unas características totalmente diferentes.

4) Existen infinidad de trazados alternativos a la Variante para tráficos de corto recorrido y su incorporación a ella debe ser restringida, de acuerdo con sus características.

La experiencia americana indica que la distancia mínima recomendable entre enlaces oscila entre 1 y 2,5 km. con un mínimo absoluto de 600-800 m., que sólo se debe emplear en casos especialmente difíciles que no creo se den en San Sebastián, que tiene un tamaño medio y con población diseminada.

5) La Variante parte de un esquema funcional de tres enlaces intermedios y sus características corresponden a la estimación de tráfico de la encuesta de origen y destino de 1962, con las hipótesis de que en 1980 el enlace de Loyola esté construido y que el aumento de población entre ambas fechas va a estar situado 25.000 habitantes en Amara y 15.000 habitantes en Ondarreta. La verdad es que el enlace de Loyola no se ha construido y el de Inchaurren sí y que buena parte del aumento de población se ha dado en Alza; se comprenderá que tenemos poquísima idea de la distribución de tráfico en la ciudad.

6) El artículo 123 del Reglamento de la Ley de Carreteras indica que el estudio de planeamiento para la definición del Plan Viario de una Red Arterial incluirá las fases de información, estudio de tráfico y planeamiento. El estudio de tráfico “consistirá en el desarrollo de modelos de producción, distribución y asignación de tráfico actual y futuro, a los posibles esquemas de red, y su evaluación respectiva para definir el más conveniente” (Col).

El artículo 124, apartado 2, de dicho Reglamento indica que la “fase de estudio de tráfico podrá simplificarse en el caso de población inferior a 200.000 habitantes, reduciéndose a estimaciones razonables de las intensidades de tráfico previsibles en cada tramo” (Col).

En el caso de San Sebastián creemos que la ciudad y su comarca forman una unidad a efectos del planeamiento que supera los 200.000 habitantes que aconsejan un estudio de tráfico importante tanto para seleccionar la alternativa más conveniente, como para definir la rentabilidad de cada inversión, como para poder marcar una prioridad razonable de acciones, como para fijar las características geométricas y de sección transversal de cada vía (Col).

7) La prognosis de tráfico que se realizará incluirá las fases de posible saturación de la carretera N-1 actual y de la Variante y como consecuencia se deberá estudiar como alternativa de utilización de la Variante como vía colectora con nuevos enlaces la creación de una nueva vía colectora Este-Oeste

próxima a la carretera nacional y a la Variante, que descongestione ambas vías (Col).

Se estudiarán al mismo tiempo las consecuencias de supresión del peaje de la autopista entre Herrera y Rentería (Col).

8) La planificación viaria de las provincias Vascongadas era un problema difícil y se realizó con un asesor americano discípulo de FRATAR y un ordenador en Londres, que aplicó los datos obtenidos por una encuesta de origen y destino a las 10 soluciones planteadas. El estudio nos dijo que la autopista más necesaria era la Bilbao-Behobia cuando la intuición de la gente de San Sebastián decía que lo más importante era estar en el itinerario París-Madrid, en Bilbao la relación Bilbao-la Meseta y en Vitoria la de Vitoria-Puerto de Bilbao. Una vez más la intuición se equivocó.

9) No creo que la red arterial de San Sebastián sea un problema más sencillo y que se pueda fijar la red óptima “a golpe de intuición”.

Creo más bien que puede ser necesario el asesoramiento de un experto en el tema, de una encuesta de origen y destino, cuyos datos se apliquen a un buen número de redes alternativas con las ideas que se acaban de exponer en los apartados 6 y 7. Por lo menos, en una primera fase se debe respetar el esquema funcional del proyecto de la Variante. Seguro que este estudio echará abajo algunas soluciones “claras” y como es lógico, incluidas las que yo veo claras, expuestas aquí u omitidas por no alargar el artículo.

Complemento de este estudio de gabinete puede ser el conocimiento de soluciones dadas a ciudades que tenían un problema análogo a San Sebastián y de los resultados obtenidos. Me parece que las autopistas suizas tenían una problemática parecida bastante generalizada y que allí, posiblemente, se encuentren ejemplos de lo que hay que hacer y de lo que no hay que hacer.

Me alegraría que este artículo contribuyera a que no se olvide una partecita de nuestra historia y como afirma Solzhenitsyn no tengamos que repetir los mismos errores.

