LOS PUENTES DE DONOSTIA

HASTA hace pocos años un solo puente comunicaba las márgenes del tranquilo Urumea para la entrada en la ciudad.

Su nombre, bien conocido, era el de Santa Catalina, adoptado de la histórica iglesia que existía en sus inmediaciones.

De tiempo inmemorial se conoció puente en tal lugar.

En un documento donostiarra del año 1377 se lee lo siguiente:

«e mandamos que de todos los salmonef que se pefquen con redef en la barra de Surriola se de diefmo a los maniobreros de la Puente de Sancta Catalina...»

Ese instrumento nos prueba, pues, que ya en el siglo XIV existía puente de Santa Catalina.

Un cronista del siglo XVII, nos refiere por su parte «que el puente grande de madera que se extendía sobre el desemboque del Urumea, en San Sebastián, era de gentil artificio».

Aquel puente «de gentil artificio» estaba construído en tal forma, que se abría por su centro, al objeto de que los «navíos e bajeles e pinazas entraran o salieran rio arriba e mar adentro» transportando los productos de las industrias establecidas en las márgenes del exhausto río Urumea.

Lo menguado del caudal de agua, de que ha tomado su nombre el río donostiarra *(ur-mea)* no era obstáculo para que en su curso tuvieran industrial desarrollo muy importantes astilleros, buen número de fundiciones, talleres de anclas y de toda clase de armas blancas.

Como el puente era de madera, se resentía con excesiva frecuencia

a causa del continuo tráfico y a consecuencia también de las mareas, que causaban desperfectos en ciertas épocas del año. Pasaban de mil ducados anuales los gastos de conservación.

Esa fué la razón por la que en aquella época se inició el pensamiento de construir un definitivo puente de piedra.

Y comenzó la serie de proyectos.

En 1659 el ingeniero Cristóbal de Zumatrieta, maestro mayor de fábricas y fortificaciones de Guipúzcoa, trazó el proyecto de un puente con pilastras de piedra.

Algunos años más tarde, el ingeniero Felipe Crame proyectó un nuevo plano de puente de piedra, perfectamente trazado, y acuarelado con acierto.

Aun se conserva este proyecto, a cuya cabeza se lee:

«Plano, Perfil y Alzado de un Puente de Piedra de nueva idea, que puede executarse sobre el Rio Hurumea en la Ciudad y Plaza de San Sebastian, a fin de excusar con el gasto de una vez, el Continuo dispendio que resulta de la manutencion a el de Madera que hoy tiene inmediato al que se propone; como se demuestra en el mismo Plano-Explicación del Plano y perfiles, etc., etc.—San Sebastian y Junio 4 de 1757.— *Felipe Crame.*»

El proyecto en cuestión ofrecía en su desarrollo catorce ojos, cuya profusión se explica fácilmente porque en el ramo de construcciones de esta índole estaban aún muy lejos de los progresos que se han registrado en estos últimos tiempos.

No fué este el último de los planes para llegar al puente de piedra tan suspirado por el vecindario. Después aparecieron otros dos planos. Debido el uno a Joseph de Arzadun, y a Juan Ascensio de Chocorro el otro.

El primero de estos últimos proyectos estaba trazado a base de cinco ojos, y de nueve el segundo.

Ambos proyectos fueron examinados por Francisco de Ibero, el distinguido arquitecto a quien tan activa parte cupo en la construcción de la iglesia parroquial de Santa María.

No debieron satisfacer los aludidos proyectos, porque el mencionado Sr. Ibero se encargó de confeccionar un tercero.

Era éste de siete ojos: seis de cantería y el séptimo de madera al objetó de, por su inutilización, incomunicar la plaza en el caso de una invasión extranjera.

Este proyecto fué objeto de calurosas y encontradas discusiones. Se publicó un folleto atacando el plano y afirmando que por razones de hidráulica debía ser desechado. A este folleto siguió otro contra-folleto defendiendo con sólidos argumentos la bondad del plan propuesto. Intervinieron generales y ministros, y hasta el mismísimo rey Carlos III; resolviéndose, por último, que el provecto fuera estudiado nuevamente por una Comisión designada al efecto.

Ibero salió triunfante de esta nueva prueba, siendo sumamente felicitado y procediéndose acto seguido a levantar el primer pilastro con profundos cimientos de pilotaje.

Todo un verano se empleó en dicho trabajo y no se hizo más. Murió el arquitecto, se abandonaron las obras, y continuó en su lugar el desvencijado puente de madera, por el que desfilaron en 1793 los soldados de la Convención francesa, y por donde regresaron después de la paz de Basilea dejando en esta ciudad el trágico recuerdo de haber levantado la guillotina en la Plaza Nueva (hoy de la Constitución), donde decapitaron a un sacerdote y a un desertor francés.

En 1812, estaba el ya vetusto puente de madera en tal estado de deterioro que la ciudad se vió precisada a procurar arbitrios para atender al coste de su reposición; pero convencida de que tal intento absorbería cantidades muy considerables sin obtener el apetecido fin, se decidió la construcción de uno nuevo, también de madera.

Se encomendó su dirección a uno de los arquitectos más acreditados de la Provincia, y se consumieron los arbitrios reunidos en la construcción de tres de sus trozos.

Ibase a dar cima a la obra completa, cuando las tropas francesas, que guarnecían la plaza, quemaron todo el puente en cuanto tuvieron noticia de que se aproximaban los voluntarios de Guipúzcoa y de Vizcaya.

Quedó, pues, la ciudad sin ese elemento necesario e indispensable de comunicación, y después de la fatídica fecha del 31 de Agosto de 1813, sólo podía disponerse del puente provisional, que aprovechando los materiales del antiguo y sin ninguna dirección facultativa construyeron los ingleses.

En tan pésimas condiciones se hallaba el mencionado puente provisional, que era inútil tarea pensar en su reparación, no ofreciendo además ninguna seguridad ni garantía para el tránsito público.

Hubo, pues, que decidirse a construir un nuevo puente y como

cuestión previa o preliminar, allegar los fondos necesarios al objeto. Este extremo fué sumamente laborioso y hubo que vencer no pequeñas resistencias que ofrecían los Diputados de los tres partidos de Loyola, Calzada de Pasajes y Eguía al establecimiento del peaje correspondiente.

Por fin el 30 de Enero de 1819 recayó una real provisión aprobando los medios adoptados por el Ayuntamiento y disponiendo la construcción del puente.

Su dirección fué encomendada al arquitecto D. Pedro Manuel de Ugartemendia, siendo el presupuesto de 509.900 reales y habiendo ascendido el coste a 967.032,20 reales.

La adjudicación de la obra se hizo a favor de D José Aguirresarobe, pero los verdaderos constructores fueron la Sra. Viuda de Collado e hijos.

Aun no habían cobrado los constructores el importe total de la obra, cuando, en Diciembre de 1835, lo incendiaron los liberales por disposición de la autoridad militar, al saber que los carlistas se habían adueñado de San Bartolomé, San Martín y San Francisco.

Volvió, pues, Donostia a quedarse sin ese puente que era elemento indispensable.

El Teniente General De Lacy Evans, que mandaba entonces la legión inglesa, llegada a esta ciudad en defensa de las tropas de la Reina, hizo repetidas gestiones para la reposición del incendiado puente.

Excusábase el Ayuntamiento de atender a tales requerimientos por el estado de penuria de la hacienda municipal. Pero en Junio de 1836, el Comandante general D. Gaspar de Jauregui *(Artzaya)* conminó a la Corporación municipal, en los términos más enérgicos y decisivos, a que sin demora procediera a la construcción de nuevo puente, como preciso y necesario al servicio militar.

Ante semejante presión, el Ayuntamiento tuvo que dar cumplimiento inmediato, realizando al efecto un préstamo de 100.000 reales al 6 por 100, al que respondían el Ayuntamiento y Junta de obras con su haber y rentas.

Este puente de madera, con las reformas más tarde introducidas por el arquitecto Echeveste, fué el *zubi zarrra* que conocimos los que ya peinamos canas; donde, de niños, desfilábamos al compás del estrépito producido con nuestras pisadas en el pavimento de madera, y donde desde sus ininterrumpidas reparaciones veíamos el mar *à vol d'oiseau.*

De aquel puente sólo quedan en el día los cimientos de sus estribos, que pueden verse en las bajas mareas al lado del actual puente monumental.

*
* *

De la histórica ciudad de Fuenterrabía llegó, por fin, la satisfacción de los anhelos, durante tantos años suspirados por los donostiarras.

En las Juntas Generales celebradas en la mencionada ciudad se acordó la supresión del peaje para los géneros y carruajes que transitaban entre el puerto y la estación; y se resolvió la construcción de un puente de piedra sobre el Urumea, costeado en su mayor parte por la Provincia.

El Ayuntamiento donostiarra se brindó desde luego a abonar la cantidad que excediera de 400.000 pesetas; y para subvenir inmediatamente al coste de las obras, realizó una operación financiera que con fecha 15 de Diciembre de 1869, se anunció al público en los siguientes términos:

«Aprobado ya por el Gobierno el proyecto del nuevo puente que va a hacerse en Santa Catalina, ha llegado el momento de arbitrar fondos para cubrir el anticipo que con ese fin ofreció el Ayuntamiento a la provincia. No vaciló un momento esta Corporación en contraer tan solemne compromiso, porque sabía de antemano que podía contar con el patriotismo, nunca desmentido, de este vecindario. Sabía que la cuestión del puente estaba estrechamente enlazada con la supresión del peaje que por tantos años ha servido de rémora al comercio de esta Plaza; sabía que la construcción de ese puente, sobre ser una necesidad mercantil, era una cuestión de decoro y de buen nombre para un pueblo como San Sebastián, que por su posición y clima, por su rápido ensanche y sus muchos atractivos es cada vez mas visitado por nacionales y extranjeros; sabía que por propia dignidad, debía secundar la conducta altamente patriótica y desinteresada de la Provincia y de la Empresa; sabía, en fin, que, para impulsar esa gran obra de interés común, el comercio, la industria y el vecindario todo responderían con solicito afán a la voz del patriotismo, que en esta ocasión, por fortuna es también la voz del interés bien entendido.—Bajo tales auspicios abre hoy una suscripción este Ayuntamiento para atender a los gastos de la construcción del nuevo puente, que en su día serán reembolsados por la Provincia. Ahora mismo se está repartiendo al público la cuenta municipal del último año económico; en ella podrán ver los suscriptores la situación desahogada de las cajas del Ayuntamiento. Bien conocida les es también la religiosa puntualidad con que, desde remotos

tiempos, satisfacen sus atenciones así el Municipio como la Provincia, y esta doble garantía alentará aún a los más tímidos a la vez que será una nueva prueba de la buena administración del país. La suscripción se abre por una suma de reales 1.600.000 de la cual se dispondrá en cinco plazos, durante el transcurso de dieciocho meses. Los suscriptores que quieran hacer entrega de la suma total por que se suscriban se contarán los primeros que lo hagan con esta cláusula hasta el completo de reales 400.000.

»Los demás entregarán sus suscripciones en las cajas de este Municipio en la forma siguiente: 20 por 100 el 1.º de Febrero de 1870. —20 por 100 el 1.º de Junio de 1870.—20 por 100 el 1.º de Noviembre de 1870.—20 por 100 el 1.º de Marzo de 1871,—y 20 por 100 el 1.º de Julio de 1871.—Desde el día en que se verifiquen las entregas, se abonará a los capitales el interés de 5 por 100 al año y la Provincia dará en pago acciones de carreteras que devengan igual interés y amortizables en la forma que la misma Provincia tiene establecida.»

La cantidad necesaria fué cubierta el mismo día y verificada la subasta fué adjudicada la construcción a D. José Antonio de Arsuaga, comenzando inmediatamente los trabajos bajo la inteligente inspección facultativa del autor del proyecto y Director de obras provinciales, el arquitecto D. Antonio Cortázar.

El coste del puente de Santa Catalina ascendió a 613.882 pesetas, en lugar de las 450.229,25 pesetas presupuestadas o sea un exceso de 160.000 pesetas sobre el presupuesto, y de 200.000 pesetas sobre el remate. Además se abonaron al contratista 50.000 pesetas en concepto de indemnización de daños y abono de mejoras, a cuya cantidad contribuyó el Ayuntamiento con una mitad.

Ascendió, pues, el coste total y definitivo a 663.882 pesetas, de las que satisfizo la Provincia 425.000; y el resto o sean 238.882 pesetas el Ayuntamiento de esta ciudad.

He aquí ahora las características de su construcción:

Su longitud, cuando se inauguró, era de estribo a estribo de 127 metros, y la anchura de 12 metros: siete de vía, dos andenes de a dos metros y medio, y pretiles o antepechos de ochenta centímetros.

El puente se componía de cinco arcos rebajados de cinco centros cada uno; cada arco tiene 23 metros de abertura o luz con 6,60 metros de flecha. El espesor de las bóvedas en la clave es de un metro y va aumentando hasta llegar a 1,50 en los arranques. Las elipses que forman los arcos descansan sobre los sillares de erección en la línea del estiaje sobre pilas de tres metros de ancho.

Las pilas están fundadas sobre seis hiladas de pilotes separadas entre sí 0,80 metros. Estos pilotes están cortados a 2,90 metros debajo de la línea de estiaje.

La cimentación del puente está constituída por pilotaje y hormigón. Se colocaron 696 pilotes de 30 centímetros de diámetro.

Los macizos se componen de sillería labrada procedente de las canteras de Motrico, y de sillería también labrada de las canteras de Loyola, y mampostería del mismo lugar. La sillería de Motrico se empleó en los aristones y en todos los paramentos visibles del puente, a excepción de los tímpanos y ménsulas, que son de caliza roja del país. Las dovelas y macizos interiores son de caliza de Loyola.

En los pilares se tallaron los escudos de armas de España, Guipúzcoa y de las cabezas de los cuatro partidos judiciales de esta provincia.

La inauguración de este puente se verificó el 23 de Junio de 1872, celebrándose con general alborozo acontecimiento tan fausto en los anales de la ciudad.

Es sin duda este puente una de las obras más notables que legó a la posteridad el arquitecto D. Antonio Cortázar. Distínguese por su elegante sobriedad, por la majestad de sus arcos, y sobre todo por su admirable resistencia. En contraposición con sus predecesores de madera, no hemos conocido que haya tenido necesidad de reparación alguna. Esto abona su bondad.

Los ensanches del barrio de Gros, y principalmente el nuevo muro construído para el encauzamiento del río, con la consiguiente reducción de su álveo, obligaron a suprimir uno de los arcos del puente, por lo que éste aparece en el día con uno menos que en la fecha de su construcción.

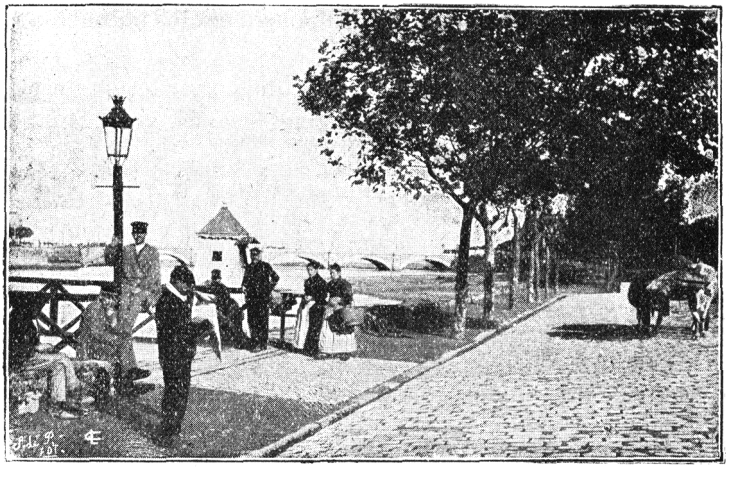
Satisfechos quedaron nuestros padres de la amplitud del puente; hoy, sin embargo, con la expansión de la ciudad y el aumento consiguiente del tránsito, resulta en ocasiones muy exigua su anchura.

Se impone, pues, su ensanche, dedicando cuando menos toda su actual anchura a vía, y construyendo dos amplios espolones. (La anchura del puente de María Cristina es de 20 metros y la de Santa Catalina 12.) A este propósito se han practicado activas gestiones, que si no han logrado por el momento inmediato resultado satisfactorio, no cabe duda de que antes de mucho se verá traducido en hecho, esta que hoy es aspiración general de los donostiarras.

*
* *

Habíase ya construído el muro para el ensanche de Amara, y al efecto de transportar arenas de la playa de Gros con que proceder al relleno, se había hecho en las proximidades de la Estación del Norte un puente provisional de madera por donde pasaban las vagonetas arrastradas por pequeñas locomotoras, y por donde más o menos a hurtadillas comenzaron también a transitar no pocos vecinos.

Cada vez era mayor el número de personas que utilizaban aquel puente, y en su vista, y atendiendo a que terminado el relleno era lle-



SAN SEBASTIÁN. Puente provisional de madera, a que sustituye actualmente el monumental de «Reina Cristina».

gado el momento de proceder a demolerlo, se practicaron algunas gestiones por el Ayuntamiento para la oportuna adquisición.

No dieron resultado las gestiones, hubo que derribar el puente del relleno; y el Ayuntamiento procedió por su cuenta a construir otro puente provisional de madera, de mayor anchura que el otro y mejor dispuesto para el tránsito público.

Sin embargo, no sirvió ello más que para poner de relieve la urgente necesidad de construir inmediatamente un puente definitivo, pues era tal la concurrencia que, en ocasiones determinadas, había que prohibir el paso por la falta de seguridad para tránsito tan numeroso; llegándose a estrechar las entradas con barreras para limitar el acceso.

Había, pues, que proceder sin demora a la construcción de un nue-

vo puente. Pero ¿cómo allegar los fondos necesarios para empresa de esa magnitud?

La Caja de Ahorros Municipal brindó con espléndido desprendimiento la anhelada solución.

Creada esta benemérita institución para el pueblo y deseando que parte del producto de sus utilidades llegara a ese mismo pueblo en forma de obra de grandísima utilidad, resolvió adelantar al Ayuntamiento la cantidad necesaria, sin interés alguno, y reintegrable en cien años.

La Corporación municipal acogió la generosa oferta con el entusiasmo y reconocimiento que es de suponer, resolviéndose inmediatamente la realización de la obra.

Y tal rapidez se imprimió al asunto que en menos de un año quedó todo hecho: concurso de planos, tramitaciones y construcción del puente.

Se presentaron al concurso anunciado para la elección de planos catorce proyectos.

Constituyeron el Jurado para el examen de los trabajos presentados, los notables ingenieros D. Pablo de Alzola, D. Evaristo de Churruca, D. Enrique de Gadea, D. Recaredo de Uhagón y D. Marcelo de Sarasola.

El primer premio de 5.000 pesetas fué adjudicado a los Sres. Ribera y Zapata, autores del proyecto señalado con el número 6.

Correspondió el segundo premio de 3.000 pesetas al proyecto número 4 que llevaba el lema «Laurak bat» y del que eran autores los ingenieros D. Vicente Machimbarrena y D. Miguel Otamendi, y los arquitectos D. Joaquín Otamendi y Sr. Palacios.

Decía en su informe el Jurado:

«El proyecto de los Sres. Ribera y Zapata, perfectamente presentado, está formado, según se ha dicho, de tres arcos escarzanos de 24 metros de luz rebajados al 1/11,4 y resulta la solución más propia para las condiciones del emplazamiento y remate del puente. Adoptando mayor número de ojos, se hubiera perdido el aspecto grandioso de la obra, y el empleo de un solo arco o de tres en que predominase la magnitud central, hubiera ofrecido mayores dificultades de construcción por el rebajamiento de la bóveda, recargando considerablemente el costo de los cimientos que se ha segregado de las 500.000 pesetas señaladas por

el presupuesto, porque los grandes espesores de los estribos necesarios para soportar la sección de los fuertes empujes de los arcos, se traduciría en un aumento importante de las fundaciones.

»Cada arco se forma por una serie de cerchas o vigas armadas de acero, envueltas en una masa de hormigón para construir la bóveda; sobre aquellos cuchillos se elevan los tabiques longitudinales de hormigón con armazón metálico, que siguen la forma de los tímpanos, y encima queda empotrada la osamenta del pavimento, al que se da el bombeo necesario para que reciba la capa de asfalto. Los frentes de los arcos son de sillería enlazada con el hormigón, debiendo llevar aquélla recubiertos los paramentos de ricos materiales decorativas. y el tablero de la obra se ha proyectado horizontal y sujeto estrictamente al nivel del paseo de la margen izquierda.

»Los Sres. Ribera y Zapata han tenido la fortuna de armonizar los preceptos de la ciencia del Ingeniero con la experiencia del constructor y las galanuras del arte. El alzado del proyecto resulta armonioso en sus líneas generales y bello en sus detalles, habiéndose sacado el partido posible de las condiciones fijadas en el programa para darle un aspecto grandioso y monumental.

»Las pilas, proyectadas de sillería caliza hasta los arranques, se hallan decoradas con la nave y sus remos, que constituyen un emblema alegórico de las tradiciones marítimas euskaras y les corona el remate de la lujosa balaustrada acusada por el relieve en forma de púlpito y los candelabros, resultando de excelentes proporciones y aspecto ornamental.

»El presupuesto asciende a 499.034,50 pesetas, descompuesto en dos partidas: la obra, propiamente dicha, importa 378.694,50 pesetas, y los dos arcos monumentales de entrada y salida, se valoran en pesetas 120.340.»

Figuraban en efecto en el proyecto dos arcos, a semejanza de los de triunfo, con carácter monumental, e inspirándose, sin duda, en las tradiciones romanas y en construcciones más modernas realizadas sobre ríos caudalosos.

En este punto dividiéronse los pareceres del Jurado, opinando la mayoría que debían suprimirse los arcos para reemplazarlos por obeliscos del mismo género que los construídos en el puente de Alejandro III de París.

Prevaleció la opinión de la mayoría y se construyeron en sustitución de los arcos los cuatro obeliscos que actualmente guarda la entrada, y tienen 18 metros de altura y están coronadas por grupos escultóricos representando la Paz y el Progreso.

En esta obra, puede decirse refiriéndose al puente bautizado con el nombre de María Cristina, todo es notable: la grandiosidad y elegancia del proyecto, el sistema de construcción y la rapidez asombrosa de su ejecución.

El coste total del puente, esto es, la cantidad adelantada al Municipio por la Caja de Ahorros, en las condiciones ya dichas, fué de pesetas 705.000.

La inauguración solemne tuvo lugar el clásico día de San Sebastián del año 1905.

La Reina María Cristina, cuyo nombre lleva el puente, se hizo representar en el acto por el entonces alcalde D. José Elósegui, al que se rindieron honores reales.

Concurrieron al acto la Banda Municipal y el Orfeón Donostiarra y después del discurso pronunciado por el señor Alcalde, dirigió la palabra el ilustre ingeniero donostiarra D. Pablo de Alzola, haciendo la historia del puente inaugurado; elogiando el generoso desprendimiento de la Caja de Ahorros Municipal y felicitando calurosamente a los autores del proyecto, Sres. Ribera y Zapata.

«Fijémonos—terminó diciendo el Sr. Alzola— en las figuras de los obeliscos y gritemos: ¡Abajo las discordias! ¡Adelante con la paz y el progreso!»

* * *

Ya tenemos dos puentes y ahora tratamos de fabricar el tercero. El nuevo ensanche del barrio de Gros, más bien conocido por el del Kursaal, lo hace necesario.

Este proyecto de ensanche sufrió un aplazamiento a causa del fallecimiento del concesionario, Sr. Bartisol. Pero constituida una Junta compuesta de personalidades donostiarras de gran arraigo, a cuyo frente se halla nuestro buen amigo D. Julián Lojendio, puede darse por hecho la realización del ensanche proyectado, y como consecuencia inmediata la construcción de otro puente que una ambas márgenes en la prolongación de la calle de la Reina Regente.

Han empezado al efecto los trabajos preliminares para dar comien-

zo a las obras del nuevo puente que se construirá bajo la dirección y según proyecto del notable ingeniero, autor asimismo del puente de María Cristina, D. José Eugenio Ribera.

No vamos ahora a entrar en detalles de este nuevo proyecto, del que en tiempo oportuno daremos las noticias pertinentes.

Baste a nuestro propósito, anunciar el comienzo de los preliminares para la construcción del tercer puente.

Y aun nos resta añadir que en los proyectos que hemos visto del nuevo ensanche de Amara, hemos podido ver trazados otros dos puentes más en proyecto hasta el de la línea del Norte, que hace el sexto.

¡Seis puentes en el breve espacio comprendido entre la línea del Norte y la desembocadura del Urumea!

¡Y nuestra abuelos desviviéndose por tener uno!

J. BENGOECHEA