

RECUERDOS DONOSTIARRAS**EL PUENTE DE SANTA CATALINA**

Desde hoy cuenta San Sebastián dos puentes: el primero, como todos saben, llamado de Santa Catalina y el nuevo al que se le ha impuesto el nombre «María Cristina».

El primero toma la denominación de sus anteriores, llamados así por haber existido en lugar próximo la histórica iglesia llamada de Santa Catalina.

Al puente que acaba de construirse se le bautiza con el nombre de María Cristina, por rendir un tributo á la madre del rey D. Alfonso XIII.

¿Se sabe algo del primer puente que se levantó en la desembocadura del Urumea?

Del primero no podemos determinar con certeza pero si daremos razón del más Antiguo de que hay noticia.

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 Santa Catalina.....»

Sabemos, pues, por este instrumento, que en pleno siglo XV existía puente de Santa Catalina.

Según un cronista del siglo XVII, consta también que el puente

grande de madera que se extendía sobre el desemboque del Urumea en San Sebastián, era de gentil artificio (sic).

Aquel celebrado puente estaba construido de manera que se abría por su centro con objeto de que los «navíos é bajeles é pinazas entraran é salieran río arriba é mar adentro» y con los productos de las industrias establecidas en las márgenes del hoy silencioso Urumea.

Desde Santa Catalina hasta Hernani, siguiendo el curso del río, existían astilleros muy importantes, buen número de fundiciones, obradores de anclas, de toda clase de noble arma blanca, etc., etc.

Aquel puente, fielmente representado, puede verse en uno de los cuadros que se hallan en la escalera de la Casa Consistorial.

El puente, como era de madera, se resentía frecuentemente con motivo del tráfico continuo y por la fuerza de las mareas en ciertos periodos del año, resultando su reparo verdadero chorreo para los fondos del pueblo. Pasaban de mil ducados al año los gastos de conservación.

Por entonces se inició la idea de construir un puente de piedra.

Allá por los años 1659 el ingeniero Cristóbal de Zumarieta, maestro mayor de fábricas y fortificaciones de Guipúzcoa, trazó el proyecto de un puente con pilastras de pedras.

buen número de años después el ingeniero jefe Felipe Crame presentó un nuevo plano de puente de piedra perfectamente trazado y miarelado con acierto.

Este original, que io tenemos á la vista, es sumamente curioso, es un documento, bastante bien conservado, que inspira y que nos expone un verdadero capítulo de historia donostiarra.

A la cabeza del dibujo se lee: «Plano, Perfil y Alzado de un Puente de Piedra de neuva idea, que puede executarse sobre el Río Hurumea en la Ciudad y Plaza de San Sebastián á fin de excusar con el gasto de una vez, el Continuo dispendio que resulta de la manutención á el de Madera que hoy tiene inmediato al que se propone; como se demuestra en el mismo Plano. — Explicación del Plano y perfiles, etcétera, etcétera — San Sebastián y Junio 4 de 1757 — Felipe Crame.

Este puente tiene catorce ojos, y tanto sus detalles como su conjunto, están esmeradamente delineados

Pero á pesar de los trazados que se sucedían, el puente de madera seguía en pie.

Algún tiempo más tarde aparecieron dos nuevos planos sobre el mismo asunto, debido el uno á Joseph de Arzadun y el otro á Juan Ascensio de Chorroco.

El trazado del primero se componía de cinco ojos y el segundo de nueve.

Estos dos proyectos fueron examinados por Francisco de Ibero, distinguido arquitecto que le cupo parte muy activa en la edificación de la iglesia de Santa Maria.

Los dos nuevos puentes no tuvieron éxito, puesto que Ibero se encargó de idear un tercer plano.

Este proyecto era con siete ojos, seis de cantería y el séptimo de madera para incomunicar en momentos de invasión.

Nada, que esta vez se llevaba la cosa adelante; el puente de piedra se hacía al fin, la obra empezaba, pero..... entra el diablo por medio y ataca el proyecto, y los planos y la obra sufren demora.

El diablo se metamorfoseó en folleto batallador, quedando molido en sus páginas el trabajo de Ibero.

Afirmaba el tal escrito que por razones de hidráulica no debía aceptarse dicho puente. A aquel folleto le salió otro al encuentro, defendiendo con sólidos argumentos el proyecto del arquitecto Francisco de Ibero.

Algunas voces salieron de tono, interviniendo en el asunto generales y ministros y el mismísimo rey Carlos III, habiéndose acordado que los planos fueran nuevamente estudiados, como así se hizo por una comisión nombrada al efecto, resultando triunfante el trabajo de Ibero, que fué á la vez felicitado.

Al cabo llegaba el ansiado día: San Sebastián iba á tener puente de piedra; empleóse todo un verano en levantar el primer pilastro con profundos cimientos de pilotaje.

Así las cosas, se recibió la infausta nueva de fallecimiento de Carlos III, y esta ciudad celebró solemnes funerales en la iglesia de Santa Maria, levantándose en el centro del templo un magnifico catafalco, leyéndose en su cuerpo bajo esta inscripción en caracteres de oro sobre fondo negro: «Inclyt. Heroi. Amant. Princip. Carolus III, Hisp. Reg. cujus ¡heu dolor! infaust. vit. rescid. parc. ob. aeter. grat. in. major. per. antig. Div. Mariae Templo piet. Retig. Civ. Sti. Sebast. hoc. coenotaph XVI Kal. Mart. anno M.DCC.LXXXVIII.»

El siglo XVIII avanzaba ya hacia el ocaso; había muerto el archi-

tecto Ibero; las obras de Santa Catalina se habían abandonado, y tampoco aquella generación conoció puente de piedra.

Y venga otra vez el puente de madera desvencijado y con los gastos de siempre; sobre él pasaron en 1793 los soldados de la convención francesa, hasta que abandonaron esta ciudad en virtud de la paz de Basilea, dejando á nuestros antepasados el triste recuerdo de haberse levantado la guillotina en medio de la plaza Nueva (hoy de la Constitución), decapitando á un cura y á un desertor franceses.

A los pocos años volvieron de nuevo los galos á San Sebastián, sin que de las murallas de esta población despertara ave alguna que denunciase al invasión, como tan oportunamente acaeció con los gansos del Capitolio en Roma.

Dijo Fernando el Deseado: «Es necesario que el enemigo entre en esa ciudad, y que ni mis tropas ni ese vecindario opongan resistencia.»

Y al pie de la letra se cumplió la orden de aquel rey tan monumental.

Durante la dominación de Napoleón se construyó puente nuevo de madera que fué totalmente quemado por los defensores de la plaza en 1813; desde entonces hasta el año 1819 se pasó con un puente provisional, en cuyo año la junta de Obras de la localidad y el Ayuntamiento, procedieron con sus arbitrios á la construcción de otro puente, al que en 1823 se le cortaron dos arcos ó tramos, y en 1835 fué destruído por los liberales donostiarras al acercarse las tropas carlistas.

El año 1836, el general Evans formó un puente para operaciones, y después del convenio de Vergara se construyó por el arquitecto Echeveste el último puente de madera que nosotros conocimos y todavía en maera baja se observan las bases del memorable zubi zarra.

Y ahora llega el día feliz en que se realiza aquel desco que San Sebastián acarició más de cien años: el puente de piedra.

Dos acontecimientos experimentó esta ciudad en el intervalo de pocos años.

El derribo de las murallas y la construcción del puente de Santa Catalina.

Para que la construcción fuera un hecho hubo necesidad de allanar obstáculos de monta, siendo entre ellos el de más difícil solución la llamada cuestión de peajes.

Este intrincado asunto fué resuelto con aplauso general por los inolvidables Joaquín Jamar y Maximino Aguirre.

Desde aquel momento el puente de piedra se imponía ya.

En Enero de 1870 se verificaba la subasta de las obras ante una concurrencia que invadía los salones y la escalera toda de la Casa Consistorial.

Comenzaron inmediatamente los trabajos, estando al frente de la empresa constructora Jose Antonio de Arsuaga, bajo la dirección facultativa del arquitecto Antonio Cortázar, autor de los planos del mismo puente.

El 23 de Junio del año 1872 se inauguró el ansiado puente de piedra, siendo aquel fausto día de gran gala para la ciudad de San Sebastián.

Este puente es justamente celebrado de todos, y fué, sin duda, uno de los principales trabajos que realizó el arquitecto Cortázar.

La longitud de estribo á estribo es de ciento veintisiete metros, y la anchuradedoce.

El puente se compone de cinco arcos rebajados; cada arco tiene veintitres metros de luz, con seis metros y sesenta centímetros de flecha.

El espesor de las bóvedas en la clave es de un metro y va aumentando hasta un metro cincuenta en los arranques.

Las pilas están fundadas sobre seis hiladas de pilotes separados entre sí de ochenta centímetros.

Estos pilotes están cortados á dos noventa metros de la línea de estiaje.

La cimentación de este puente se construyó por pilotaje y hormigón.

Los macizos se componen de escogida piedra de Motrico y de caliza también de Loyola.

La obra de cantería es superior y trabajada toda con verdadero esmero.

Los pilares contienen escudos de armas de España, Guipúzcoa y de los cuatro partidos de esta provincia.

El coste total del puente excedió muy poco de noventa mil duros.

Nos ha parecido oportuno citar estos detalles que á nuestro entender resultan curiosos y que hoy pueden estar á la orden del día.

Hemos terminado lo que nos propusimos: el árbol genealógico de los puentes de Santa Catalina, ó mejor dicho, genealogía hidráulica.

Ahora, sea bien venido el nuevo vástago, el puente de María Cristina, que ansiosa aguarda su feliz inauguración la moderna y elegante Dnosta.

Sería una ingratitud, un verdadero delito de leso donostiarrismo, si en este momento no tributáramos un recuerdoá aquel puente levadizo de Puerta de Tierra que desapareció en el derribo de 1863.

F. LÓPEZ-ALÉN.

