

# San Sebastián

*Los Puentes de San Sebastián*

*Javier Sada*



*Los Puentes de*

# San Sebastián

*Los Puentes de San Sebastián*

*Javier Sada*

**Michelena**

artes gráficas

2 0 0 3

MONOGRÁFICAS MICHELENA, 11

1ª Edición 2003

CATALOGACIÓN EN PUBLICACIÓN

SADA, Javier

Los Puentes de San Sebastián — [1.ª ed.]. — Donostia - San Sebastián : Michelena, 2003. — (Mono-gráficas Michelena ; n. 11). — 144p. : il. ; 21 cm. — ISBN 84-920299-8-6

ISBN.: 84-920299-8-6

Depósito Legal: SS-0063/04

Documentación gráfica:

Fototeca Kutxa

Universidad de Deusto S.S.

Iñaki Miguel, Felix Elejalde

Loiola hoy

Emilio Gómez

Michelena artes gráficas

© edición: Michelena artes gráficas

diseño: Iker Mitxelena

Reservados todos los derechos. Está prohibido, bajo las sanciones penales y resarcimientos civil previstos en las leyes, reproducir, registrar o transmitir esta publicación, íntegra o parcialmente por cualquier sistema de recuperación y por cualquier medio, sea mecánico, electrónico, magnético, por fotocopia o por cualquier otro sin la autorización previa por escrito de Michelena artes gráficas S.L. y del autor.

Queda autorizado el fotocopiado de esta obra para uso personal, excluyendo toda utilización económica o mercantil de la misma.

# *Índice*

Prólogo .....	9
Presentación .....	11
El río Urumea .....	17
El puente de Santa Catalina .....	27
El puente de María Cristina .....	45
El puente del Kursaal .....	71
El puente de Mundaiz .....	83
El puente de Hierro .....	91
El puente de Egia .....	99
El puente del Topo .....	105
El Puente de los Cuarteles .....	113
El puente de Espartxo.....	119
El puente del Polígono 27 .....	123
El puente de Martutene .....	127
El puente Riberas de Loiola (en proyecto) .....	131
El puente de Ergobia .....	135
Bibliografía .....	139





# *Hitzaurrea*

Nork ez du inoiz honakoa esan edo egin: "zubiei itzulia ematera joango al gara"...?

Goizeko ibilaldia,  
gabonak igaro ondoan,  
medikuaren aginduz emaniko paseoak,  
haurrak pasieran dabiltzala,  
Behobia edota maratokia prestatzen,  
San Silbestrea prestatzen, zubiei itzulia ematen...

Liburu honetan beste behin emango diegu itzulia.

Esku artean duzun Monográficas 11 liburuak ez du datuz, planoz eta zifraz beteriko obra zehatza izatea helburu, azken batean, horretan jarduten baitute gure bezeroek, eta ez datza aipaturiko bezeroei edota geure buruari lana kentzean ere. Xedea, azken finean, denbora igarotzeko eta aldi berean gure ingurua pitin bat gehiago ezagutzeko baliagarri izango den obra erraz eta atsegina egitean datza.

Iñaki Migueli eskerrak eman nahi genizkioke; berau izan baitzen ideia proposatu ez ezik Javier Sadarekin hartu-emanetan jarri gintuena eta material fotografikoa nahiz hitzaurre bitxi eta erromantikoa helarazi ziguna. Javier Sadari ere eskerrak eman nahi genizkioke, Gabonetako egunek iraundako epean original hauek guri entregatzeko gai izan baita. Izan ere, gugandik at gelditzen diren arrazoi batzuek tarteko, ezin izan genuen monografiko hone-tarako aurreikusirik genuen beste lan bat eskuratzerik izan.

Hemendik, Donostiako bizitza ikaragarri ongi ezagutzen duen On Juan Antonio Garmendia Elósegui gogoratu nahi nuke bereziki. Izan ere, atsegin handiz hartuko genukeen bere lagun-tza liburu honen argitalpena egiteko. Besarkada handi bat, hortaz.

Eta zubiei buruz esanikoari nagokio.



# Prólogo

Quién nunca no ha dicho o hecho alguna vez en su vida “damos la vuelta a los puentes”...

Un paseo matutino,  
después de las Navidades,  
los paseos por prescripción facultativa,  
con los niños paseando,  
preparando la Behobia o la maratón,  
la San Silvestre, la vuelta a los puentes...

Pues en este libro la vamos dar una vez más.

El libro Monográficas 11 que tiene en sus manos no pretende ser una obra rigurosa con datos, planos y cifras, que al fin y al cabo para eso están nuestros clientes que ya las realizan y no se trata de quitarles/quitarlos el trabajo sino de una obra sencilla amena y que sirva para pasar el rato y a su vez conocer un poquito más nuestro entorno.

Nuestro agradecimiento a Iñaki Miguel que nos sugirió la idea, y que además de ponernos en contacto con Javier Sada, nos suministró material fotográfico y la curiosa y romántica introducción. A Javier Sada que con solo los días de Navidad ha sido capaz de entregarnos estos originales, ya que por motivos ajenos a todos nosotros no pudimos contar con otro trabajo previsto anteriormente para este monográfico.

Quisiera tener un recuerdo muy especial para D. Juan Antonio Garmendia Elósegui, gran conocedor de la vida donostiarra y que hubieramos disfrutado con su colaboración en la edición de este libro y que encantado se hubiera prestado a ello, desde aquí un fuerte abrazo.

Y a lo dicho... “a los puentes”.



## Presentación

*En esta presentación no vamos a echar cenizas, todo lo contrario, vamos a añadir al conocimiento de algo tan cercano y tangible, como se dice ahora, y que posiblemente habíamos olvidado su trascendencia por la rutina diaria.*

*Una ciudad como San Sebastián, tiene en gracia poseer su máspreciado haber "La Concha del Cantábrico", con isla como perla, a donde lugareños y foráneos nos asomamos y observamos sin descanso la playa y como un sinfín de olas acarician sus doradas arenas, pero si una ciudad como esta es presumida y se puede presumir fuera, lo puede hacer uno por partida doble, y es por tener también un río, el Urumea, un río de mareas, una entrada del mar o salida a él. Un río, valga la redundancia que estamos descubriendo y valorando, e incluso algunos tenemos la suerte de supervalorarlo, aunque esto es malo para los bolsillos. Digo esto, porque hace veinte años, quién quería un piso con vistas al río ¡nadie!. Hoy es artículo de lujo, sino suban a cualquier piso alto de la margen del río, y miren sus puentes, la vida de la ciudad y luego comparen con la bahía, ¡que me dicen!.*

*Los ríos han sido vertebradores de núcleos de población, alrededor de ellos se han construido pueblos y ciudades, un río por sus características esta relacionado con zonas prósperas o de mucha actividad, en su cauce. Sus aguas facilitaban el transporte de personas o mercancías, el desvío de sus aguas daban fuerza a molinos, regaban campos, colmaban la sed de sus ribereños, que la utilizaban para disfrute, sus márgenes para los ratos de ocio... Así es como eran antaño las riberas del Urumea a la altura de Loiola o Martutene, lugares donde las romerías de primavera eran frecuentes, el hecho de ser un río de mareas facilitaba el menor esfuerzo para el transporte, con la*

*subida de mareas introducían las "txanelas" hacia arriba, hasta Hernani, hasta donde un barrio como el Puerto era navegable y bien llamado puerto de mar, y en la bajamar devolvía a Santa Catalina aquello que se elaboraba en las ferrerías, aserraderos o en el mismo campo, también los viejos astilleros de sus marismas ponían en el mar sus pesadas construcciones.*

*Pero que sería un río sin puentes, como su misma definición describe: "un puente es una estructura destinada a salvar obstáculos naturales", habitualmente en ríos, pero que también lo hace en valles, lagos, entre tierra firme e islas, obstáculos artificiales como vías de comunicación, con el único fin de unir caminos, acercarnos lo próximo, gracias a ello, lugares a la vista con un accidente natural nos parecían lejanos, y gracias a los puentes las ciudades con río se han hecho más pequeñas, pues las distancias no han dejado de existir para tener todo más cercano.*

*Tenemos un municipio con un "roto": que no es más que el río y cosido con puentes, todos ellos diferentes, con más o menos categoría, pero con la misma utilidad, unos son puentes que son marchamo de ciudad elegante, otros de barrio, unos usados solamente para soportar el tráfico ferroviario como el puente de Hierro o el del Topo San Sebastián-Hendaya, otros se fueron construyendo según las necesidades, tenemos uno estratégico, que sirve de salida del acuartelamiento. Los primeros en construirse pudieron ser el puente de Santa Catalina o el de Sarasola en Loiola, luego llegaron el también conocido Espartxo o Sanatorio que se levantó para dar paso al Sanatorio que se eleva en la falda de Ametzanaga, el del Polígono 27 en Martutene para poner en orden el tráfico en la zona por la creciente actividad industrial, el Kursaal que fue una donación del Casino a la ciudad, María Cristina como punto de la nueva estación de tren, el puente de Mundaiz, por el desarrollo de la nueva parte de la ciudad, el puente de Hierro "peatonal" corresponde al antiguo de ferrocarril que sustituyó al que tiene en paralelo, el de Martutene...*

*Lo que no tiene esta ciudad es un puente romano, medieval o algo más antiguo, somos una ciudad joven en estas construcciones y así la actuales o si nos referimos a las más anti-*





*guas todas ellas resumen que estuvieron construidos de madera, siendo renovadas a raíz de las guerras o su deficiente construcción, en el caso de Santa Catalina, o por el uso en Sarasola que también comenzó de madera y terminó de piedra, los actuales se combinan con mampostería y piedra, hormigón armado o metálicos. En pocos años, con el desarrollo del nuevo barrio de la ribera de Loiola tendremos el primer puente moderno sobre el río, un puente de tirantes, símbolo de modernidad.*

*Los puentes, que cruzan el Urumea son de diferentes tipos, comenzamos por el Kursaal (1921) con tres ojos, hecho con tableros de hormigón, Santa Catalina (1872) con cinco bóvedas, una de ellas cegada a consecuencia del ensanche de Gros; María Cristina (1905) de cuatro bóvedas, Mundaiz (2000), el más moderno, de estructura metálica y con sólo el apoyo en las márgenes, Hierro (1864), también metálico, de estilo inglés, con dos patas en el agua; Sarasola (1860) con siete bóvedas, en origen fue de madera, hoy de piedra; el puente del "topo" (1912) en mampostería y piedra salva el cauce para la línea férrea, con tres bóvedas; el puente de los cuarteles (1926) con tres bóvedas,*

*hacia famoso aquel dicho de que un regimiento al paso no podría cruzar un puente, este se hundiría. Éste debido al abandono creciente de los cuarteles se encuentra en muy mal estado; el puente de Espartxo o Sanatorio (1912) es de tableros, muy sencillo, tres bóvedas, el puente del Polígono (1981), construido por lo propietarios del polígono 27 de hormigón armado y dos ojos, es de tableros, el de Martutene (1841), también comenzó en madera, debido a la humedad y a las constantes reparaciones se cambió definitivamente a piedra. Tiene dos ojos y es de bóveda y tablero.*

*Pero los puentes del Urumea, son hoy en día unos puentes hidrológicamente deficientes, su construcción fue para un río con muchas curvas y marismas que amansaban la entrada de agua del mar o su salida. Hoy en nuestros días debido a los encauzamientos que esta sufriendo el trazado, debido al crecimiento de la ciudad, hace que sea un cauce con más agua y más forma de canal, a la vez que más rápido, por lo que los obstáculos que encuentra en su cauce son únicamente los pilares de los puentes, que pueden representar una*



*barrera para desaguar la enorme cantidad de agua del mismo, lo que podría provocar inundaciones. Como detalle podemos ver que el último puente construido en la ciudad, Mundaiz, a pesar de su avanzado diseño, los días de plena marea queda a menos de un metro del nivel del agua, lo que representa un peligro. Hoy según un alto responsable político del ayuntamiento no se construiría un puente de estas características.*

*También hay historias de entendimiento...*

*En ese momento, su vecino, su hermano menor, vino desde su granja y abrazando a su hermano mayor le dijo:*

*-"Eres un gran tipo, mira que construir este hermoso puente después de lo que he hecho y dicho".*

*Estaban en su reconciliación los dos hermanos, cuando vieron que el carpintero tomaba sus herramientas.*

*-"No, espera". "Quédate unos cuantos días, tengo muchos proyectos para ti", le dijo el hermano mayor al carpintero.*

*"Me gustaría quedarme", dijo el carpintero, "pero tengo muchos puentes por construir".*

*Canciones como Puente sobre aguas turbulentas de Simon & Garfunkel o ese vals folclórico peruano "La flor de la Canela".*

"Déjame que te cuente limeña,  
déjame que te diga la gloria,  
del ensueño que evoca la memoria  
del viejo puente, del río y la alameda...

*poesías, ..*

*Que mansa pena me da,  
el puente siempre se queda  
y el agua siempre se va.*

*...refranes, cuentos, fábulas, dichos populares:*

*Nadie prueba la profundidad del río con ambos pies...*

*Entretenimiento,*

*"De puente a puente, y tiro porque me lleva la corriente", las matemáticas también tienen su espacio con problemas famosos.*

*En la ciudad de Köninsberg (ahora se llama Kaliningrado) (donde nació Kant y Hilbert) hay una isla, Kneihof, rodeada por dos brazos del río Pregel. Hay siete puentes que lo cruzan. ¿Puede una persona realizar un paseo de modo que cruce cada uno de los puentes una sola vez?*

*Y como podíamos pasar sin Venecia, con sus casi 400 puentes siendo sus más famosos el Rialto y el de los Suspiros. El famoso Puente Golden Gate de San Francisco, Tower Bridge (Puente de la Torre). El puente elevadizo, uno de los símbolos de la ciudad Londinense, la belleza de los Puentes de París... y quién no ha quedado en un puente.*

*Así también hay puentes festivos, aéreos, los utiliza el dentista, el oculista, el electricista, los políticos... Puentes que forman parte de nuestra cultura, que mejoran nuestra calidad de vida y que sobre todo debieran de utilizarse, cruzándolos para generar más comunicación, refuerzo y afianzamiento del entendimiento que se dice nos ha caracterizado...*

*Iñaki Miguel,  
Donostia, 4 de enero de 2004*







# El río Urumea

*El río Urumea*



Intentar llegar a los orígenes del río Urumea es adentrarse en el mundo de lo desconocido y, por ello, abrir las puertas de la fantasía para que, jugando con la imaginación, podamos disfrutar de episodios más o menos curiosos que nos justifiquen su existencia.

Las noticias más remotas que los estudiosos del tema han encontrado sobre el Urumea pertenecen a la época de los romanos, aunque cierto es que las muchas personas que han trabajado en estos documentos nos han dejado opiniones diversas debido a la falta de consistencia de los datos consultados.

Debemos dar rienda suelta a nuestra imaginación para tratar de comprender la orografía del actual término municipal donostiarra hace dos mil años, para ver en nuestro sueño a los primeros caminantes que cruzaron nuestras tierras bosquejando dibujos que intentaban reflejar aquello que veían para que más tarde, de regreso a sus lugares de origen, destacados geógrafos remataran el trabajo presentando los primeros planos de lo que hoy conocemos como San Sebastián.

Historiadores como Ocampo y Garibay creyeron ver en el Urumea al río Menlasco que Ptolomeo Mela cita en las proximidades de Oeaso, aunque no faltan quienes creen ver en él al río Bidasoa o al mismo río Oria. También ha sido identificado con el Medina de Pomponio o con el puerto romano de Morogi, que todo pare-





ce indicar se trata del barrio de Ergobia de nuestros días. Errores que pueden parecer de bulto a veinte siglos vista, quizá tuvieron su razón de ser cuando aquellos viajeros al realizar sus mapas equivocaron Zarautz con San Sebastián, el alto de Orio con Ulía, Orio con Pasaia, Igueldo con Jaizkibel y Hondarribia con Donostia. Estas diferencias se reflejan igualmente cuando se trata de establecer la primitiva población de Oeaso, dado existen distintos valores a la hora de mostrar los grados de altitud y latitud en que se encontraba ubicada.

El doctor Camino, apenas iniciada su muy conocida *"Historia de San Sebastián"*, relata cómo *"el sitio en que se halla plantificado este pueblo es una vistosa planicie... al pie de una montaña medianamente elevada... frente a unos espaciosos arenales que reciben en su profundo seno los cristalinos caudales del río Urumea, llamado así en idioma vascongado, ya por los sutilizados granos de oro que se dice hallarse envueltos en sus arenas, ya por lo delicado de sus aguas"*.

A través del comentario que dedicamos al puente de Santa Catalina veremos cómo en el siglo XIV los salmones eran capturados en el Urumea y, en el Diccionario Madoz, del siglo XIX, puede leerse que *"grandes manadas de patos domésticos atraviesan en todas direcciones el río, donde se ven de cuando en cuando pescados que juegan en su sosegada man-*



*sión. Deliciosos salmones se pescan en esta parte del Urumea, valiéndose para ello de unas nasas o presas, construidas con juncos. Esta pesca produce utilidad a los propietarios, pues en una de ellas se ha cogido en los últimos meses de abril, mayo, junio y julio hasta 438 salmones, que se han vendido a 10 reales la libra”.*

Pero para el año 1914 los famosos salmones del Urumea debían pertenecer ya a una especie en proceso de desaparición, según se recoge en las páginas de la publicación *“Euskal Erria”*. En ella se dice que en un desesperado intento de repoblación de salmones *“por la gran ausencia que se advierte de estos peces”*, el miércoles 7 de octubre de dicho año se celebró sobre el puente de Carabel, en el término municipal de Hernani, *“el culto y patriótico acto de echar al río Urumea diez mil crías de salmón”*. A las tres y media de la tarde todos los invitados se dieron cita en la Estación del Tranvía a Hernani existente en la calle Peñaflorida. Allí estaban el Comisario Regio de Fomento, don Juan José Prado; el Gobernador Militar y Comandante de Marina; los senadores Itarte y Romero; los diputados provinciales,

Ingenieros Jefes de Obras Públicas y Agronomía de la demarcación de las Vascongadas y Navarra y el señor Cándido Bidaguren, presidente accidental de la Sociedad de Oceanografía.

Tras un delicioso viaje, porque la tarde estaba preciosa con una temperatura muy agradable, las autoridades civiles y religiosas salieron a la estación de Hernani para recibir a los excursionistas, añadiéndose mucho público que, curioso, siguió de cerca la celebración del acto. *“La comitiva se puso en marcha siendo precedida por una carreta que transportaba en seis aparatos los pececillos; por el tamboril que lanzaba al aire sus clásicas notas, y por los niños de las escuelas municipales que risueños y alegres prestaban mayor encanto a la excursión”.*

Llegados al lugar fijado y tras los necesarios preparativos, se verificó la operación de poner en libertad a las crías de salmón con lo que se pensaba estaba dándose un gran primer paso en la repoblación piscícola de los ríos guipuzcoanos que no era otra cosa que el fomento de lo que podría ser una gran industria.

*“Terminado el acto tan trascendental, los invitados, agradablemente impresionados de tan magnífica y provechosa obra y haciendo votos por que todos velen por la conservación de ese venero de riqueza, emprendieron satisfechos el regreso hacia la invicta villa de Hernani, distante unos 600 metros, mientras la banda de tamborileros colocada a la cabeza interpretaba de nuevo diversas composiciones de sabor genuinamente vasco”.*

En el Salón de Actos de la Casa Consistorial se ofreció un aperitivo a todos los invitados que regresaron a San Sebastián a última hora de la tarde con la esperanza puesta en la repoblación *“si no se emplean en la*



*pesca medios ilícitos” que “permitirá crear una fuente de ingresos muy apreciable en la esfera de las riquezas naturales del país y un abundante y sabroso alimento para sus habitantes”.*

Una muy bonita descripción la encontramos en don Alfredo de Laffitte cuando el año 1893 escribe que el Urumea nace encajonado entre las enormes montañas de Leiza y Ezcurra, en Navarra, formando su cuna entre aquellas montañas cuajadas de manantiales desde las que da sus primeros pasos hacia la civilización. Por alguna de las heridas abiertas por la mano del hombre en el flanco de estas montañas, se extrae a raudales el rico mineral de plomo argentífero. Las instalaciones mineras de Hollin, que así se llaman las del punto que nos ocupa, tienen medianos accesos e interín no se construya la carretera a Leiza desde Goizueta, el transporte de mineral ofrecerá serías dificultades. Una línea telefónica pone en comunicación estas minas con la última de las villas citadas. A poca distancia de su nacimiento, el Urumea, de ur mea, esto es, agua delgada y sutil, a corta distancia de su origen presenta hermosísimos saltos de agua y, tendidos de una orilla a la otra, varios puentes improvisados de carácter primitivo, para el paso de leñadores, consistentes en dos troncos de madera. El primer puente de piedra está próximo a la antiquísima ferrería de Ibero, de la que tan solo se conservan unas viviendas que seguramente habrán sido reconstruidas, donde se fabricaban anclas, cadenas, y herrajes varios que servían a los navíos que se construían en Pasajes y en San Sebastián.

La mayor parte de las antiguas ferrerías no son en la actualidad nada más que paredes en ruina, pero junto a su emplazamiento las caserías se han convertido en ventas y fin de especular con los arrieros y viandantes que pasan de Guipúzcoa a Navarra.

Llega el río a Goizueta dividiéndose en dos partes desiguales, mientras el de la derecha contiene casi todo el casco del pueblo, la de la izquierda no presenta más que unas cuantas casas diseminadas y el campo-santo. Pasado el puente de piedra que pone en comunicación ambas partes, el Urumea sale del pueblo dando vueltas y revueltas por terreno quebrado y montañoso, formando al paso promontorios, penínsulas e islas. A ambos lados del río vese la humareda de los carboneros y se siente el ruido del hacha de los leñadores, y llegando a unos seis kilómetros, en



Iñaki Miguel



Iñaki Miguel

Arrambide, punto donde desagua el Añarbe que baja de las montañas de Artikutza, se pasa un bonito puente de madera.

Desde este lugar el Urumea sigue culebreros entre montículos afilados como pirámides, dejando a un lado la carretera que subiendo de nivel llega hasta a Arano, pueblo que parece colgado de un picador, como un nido de águilas. Desde allí el panorama que se contempla es soberbio: Urdaburu, cierra la vista al mar; a la derecha los Pirineos, detrás, al sur, Leiza, Ezcurrea y Lecumberri, y a la izquierda los montes de Olloqui y Berástegui.

La carretera y el río vuelven a encontrarse al mismo nivel al entrar en Guipúzcoa por Picoaga donde hay una venta pulcra y decente. Sigue un hermoso puente de piedra muy bien entretenido y tras un par de kilómetros se llega a la fábrica de productos químicos de la extracción de la leña, de los Sres. Samaniego y Rocaverde. Otro kilómetro más y entramos en Ereñozu, el barrio cuya ermita está dedicada a San Antonio. Un paso adelante está Fagollaga, cuya importante y antiquísima fábrica de hierro yace en completo abandono, y sin que la gente conozca hoy este lugar por otra cosa que por lo bien que están las ventas y los restaurantes. Se ve el viejo

puente de piedra derruido, que no conserva nada más que uno de sus estribos a semejanza de islote solitario. Un lienzo de pared de la destruida Real Fábrica de Anclas está convertido en habitación provisional de gitanos y gente nómada que vive entre ruinas como en el mejor de los palacios.

Andando algo más se vislumbra el bien cuidado caserío de Epele-Echeverri, lugar muy ameno, a orillas del río, en el que se pescan sabrosas truchas y numerosos salmones. Es el lugar preferido por los donostiarras para sus giras al campo.

El Urumea describe una gran curva y como queriendo romper los estrechos moldes que le vienen aprisionando desde su nacimiento se expansía en la lindísima vega de Hernani, donde se ensancha el horizonte señalando el derrotero de la inmensidad del mar.

Atraviesa el río un bonito y recién arreglado puente de piedra y hierro y se acerca a los pies de la colina donde se asienta la invicta Villa. Acompañado por el ferrocarril y la carretera el Urumea llega a Ergobia, barrio de Astigarraga siempre lleno de sacos de carbón y montones de leña, por el continuo pase de los carboneros que bajan del monte. El puente, también mixto, de hierro y piedra, transporta la carretera al otro lado dejando que el ferro-carril y el río continúen en amigable compañía.

Serpenteando por la ribera de Astigarraga, bajo las profecías de la ermita que corona Santiagomendi, se pasa el puente de piedra de Martutene y la colina de Ametzagaña cierra el paso al Urumea obligándole a describir una línea curva, lamiendo los pies del monte hasta cruzar el barrio de Loyola. Como rechazando la entrada al mar, vuelve el río a describir una gran herradura al pie de Moscotegui, Churco y Alcolea, formando el afamado y poético valle de Loyola.

En el puente de Loyola la carretera corta por lo sano, se despide de su compañero el río, y emprende la cuesta hasta llegar al alto de Piñueta, mientras que el Urumea, conformándose con su suerte, vuelve grupas al sur y desarrollando una semicircunferencia pasa bajo el puente metálico del ferrocarril y doblando la península de Mundaiz llega, por fin, a hacer su aparición en Amara, desde cuyo punto en línea recta se lanza hacia el mar.



# El puerto Chico

El puerto del Urumea y sus importantes astilleros, donde llegaron a construirse los buques insignia de la famosa Armada Invencible, están íntimamente ligados a los orígenes de San Sebastián.

Algunos historiadores llegan a basar en ellos la llegada de los gascones, allá por el siglo XII, aduciendo fueron llamados por el rey navarro Sancho el Sabio que a falta de mano de obra prometió importantes recompensas a quienes trabajaran en las florecientes industrias del Urumea.

El primitivo puerto estuvo entre Hernani y Ergobia, citado por los romanos como Morogi, aunque con el paso del tiempo y el mayor tamaño de los barcos, cada vez fue acercándose más a la desembocadura hasta terminar junto al barrio de Santa Catalina. Fue el de Santa Catalina el primer puerto importante donostiarra y, además, el puerto natural de Navarra.

Navegable hasta Hernani, las mercancías eran pasadas por tierra hasta el río Oria, continuando por él hasta Tolosa desde donde, por Berástegui, seguían camino hacia el interior por Lecumberri. Se transportaba plomo, cobre, estaño, cueros, pieles, cera, algodón, paños de lana y lino, pimienta e incienso y los barcos llegaban desde Francia, Países Bajos, Inglaterra, Galicia, Portugal, Andalucía... con productos destinados principalmente a Navarra, Aragón y Castilla.

El mayor calado de las embarcaciones y la imposibilidad de poder navegar por el Urumea hizo que, poco a poco, la actividad portuaria fuera desplazándose hasta lo que sería el *"puerto grande"* o de la Concha, quedando el apelativo de *"puerto chico"* para el de Santa Catalina, así llamado por su proximidad con el barrio de Santa Catalina donde, hasta que fue destruido por el duque de Berwick en 1719, existía una iglesia de origen templario en cuyo seno se fundó la Cofradía de Mareantes de Santa Catalina, titular de la parroquia.



*El puente de S*

# Santa Catalina

*El puente de Santa Catalina*



Para comprender la historia del puente de Santa Catalina considero imprescindible recurrir a los más antiguos grabados de San Sebastián y observar su territorio cubierto por las aguas. Los clásicos tonos azules y ocres de los mapas nos indican la existencia del mar y de los arenales. Un mar que se extendía por nuestro barrio de Gros llegando sus orillas a ser frontera con el convento de San Francisco, actual zona de Zuhaziti; un mar que ocupaba todo el centro de la moderna ciudad permitiendo que en mareas vivas las aguas del Urumea se unieran a las de la Concha, convirtiendo al monte Urgull en un pequeño islote unido a San Bartolomé por el istmo que formaban las arenas de lo que hoy conocemos como Alderdi Eder; un mar que en forma de río llegaba hasta Anoeta, bañando, todavía hace poco más de cien años, el solar de nuestra catedral de El Buen Pastor.



La desembocadura del Urumea, por tanto, estaba formada por las orillas que formaban los arenales de uno y otro lado que, con el paso del tiempo, fueron consolidándose hasta formar uno de los principales caminos de salida y entrada a la ciudad cuando se trataba de ir o llegar desde Pasajes.

Y en un punto determinado, donde ambas riberas se estrechaban, fue necesaria la construcción de un puente que, a falta de mayores datos, suponemos de obra difícil dado que por el lugar debían pasar los grandes barcos construidos en los cercanos astilleros.

El doctor Camino en su *"Historia de San Sebastián"* nos facilita el dato más antiguo que sobre este puente existe, al comentar que estaba construido de madera y que *"tenía 224 pasos de largo y 9 de ancho y que en su centro tenía una válvula que se levantaba las veces que hubiese de atravesar dicho puente algún navío"*,



labor que era realizada por una persona asalariada, nombrada al efecto con el título de pontero. Se trataba del primero, y al parecer único, puente elevadizo que ha tenido la ciudad y *“que se abría por su centro con objeto de que los navíos e bajeles e pinazas entraran e salieran río arriba e mar adentro”* con los productos de las industrias establecidas en sus márgenes. Aunque su antigüedad no queda reflejada en los citados textos, sabemos que el año 1377 se publicó una Ordenanza por la que se decía *“e mandamos que de todos los salmones que se pefquen con redef en la barra de Surriola se de diefmo a los maniobreros de la Puente de Sancta Catalina”*, es decir que la décima parte de todo cuanto se sacase en la venta de los salmones capturados en la zona de la Zurriola fuera destinado, precisamente, al pago de las personas encargadas de controlar el puente.

Otro dato importante nos llega en documentos de los siglos XVI y XVII al citarse que era un puente grande de madera de *“gentil artificio”* y que la provincia consideró contrario a sus libertades el hecho de tener que pagar peaje por las mercancías y caballerías que cruzaban el puente. Don Juan Ochoa de Ibarbia, Mayordomo de la Artillería del Rey y concejal del Ayuntamiento de San Sebastián en 1624, motivó la queja en las Juntas Generales de Fuenterrabía.

Mantener el puente de madera resultaba muy costoso para las arcas del Concejo donostiarra, contándose que debían destinarse anualmente más de mil ducados para reparar las averías, ya que su construcción *“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”*, motivo por el que de continuo se gestionó con las autoridades militares la construcción de uno de pie-



dra, algo que los responsables de la milicia consideraban imposible mientras San Sebastián fuera Plaza Militar o de Guerra o fueran ellos los responsables de su defensa. El puente de madera era destruido apenas existía la posibilidad de un ataque enemigo, retrasando en varias jornadas su llegada, cosa que no parecía viable tratándose de una construcción pétreo.

El año 1659 fue el ingeniero Cristóbal Zumarrieta, Maestro Mayor de Fábricas y

Fortificaciones de los Presidios de Guipúzcoa, el primero en diseñar un puente con pilastras de piedra. Un siglo más tarde la idea contó con el respaldo del Corregidor de la Provincia, Pedro Cano y Mucientes, que era Alcalde de Casa y Corte e informó al Consistorio de la conveniencia de su construcción con arreglo a planos diseñados por el Ingeniero en Jefe de los Presidios de Guipúzcoa, Felipe Crame, pero todos los intentos chocaban con las dificultades de carácter estratégico ya citadas, a pesar de ser Felipe Crame, en aquellas fechas, Director de Ingenieros encargado de las fortificaciones del castillo de la Mota en el monte Urgull y uno de los más fervientes defensores de que la ciudad abandonara su carácter de Plaza Fuerte, al no considerarla necesaria para la defensa del país.

En dependencias municipales podemos encontrar un cuadro de aquellos tiempos en los que se aprecia con profusión de detalles cada una de sus características de este puente de catorce arcos, además de una leyenda que dice: *“Plano, Perfil y Alzado de un Puente de Piedra de nueva idea, que puede executarse sobre el Río Hurumea en la Ciudad y Plaza de San Sebastián, a fin de excusar con el gasto de una vez, el Continuo dispendio que resulta de la manutención a el de Madera que hoy tiene inmediato al que se propone; como se demuestra en el mismo Plano. San Sebastián y Junio 4 de 1757. Felipe Crame”*.

Un siglo más tarde serían los señores Joseph Antonio Arzadum y Juan Ascensio de Chorroco los que volverían sobre el tema, diseñando, respectivamente, puentes de cinco arcos de sesenta pies cada uno y de nueve de treinta y seis. El arquitecto Francisco Ibero, que estaba muy ocupado en la reconstrucción de la iglesia de Santa María, examinó ambos trabajos ante el Corregidor Gaspar Delgado y no pareciéndole válidos ninguno de los dos, en 1780 propuso un tercero consistente en un puente de siete ojos: seis de cantería y uno de madera para poder ser destruido en caso de invasión. Parecióle buena la idea al Corregidor y ordenó realizar las gestiones oportunas para que dieran comienzo las obras. Francisco de Ibero Odriozola había nacido en Azpeitia en 1724 y era hijo de otro arquitecto: Ignacio de Ibero y Erquicia. Terminó en 1764 la construcción de la actual Basílica de Santa María del Coro, en la Parte Vieja donostiarra, y trabajó en las obras del Santuario de Loyola; hizo la portada y la sacristía de la iglesia de Azpeitia y la sacristía de la iglesia de Deba, así como las torres de Hernani y Ordizia, entre otras.



Cuando todo parecía estar conforme y cuando de hecho habían comenzado las obras, se publicaron dos escritos anónimos apoyando y desacreditando la construcción de un puente de piedra. Llevaban por título *"Hidráulico consumado en pluma de un Profesor y ciudadano de San Sebastián"* y *"Demostraciones justificadas dirigidas a desvanecer los errores de un Hidráulico consumado por un arquitecto guipuzcoano"*. En ellos se ponía en entredicho las ventajas de uno u otro sistema a la hora de canalizar las aguas, duración de la obra realizada y posibilidades de contención de las riadas en caso de inundación. Se recordaba que todavía estaban en pie puentes de piedra construidos por los romanos y por los cartagineses, en tanto que todos los de madera habían ido desapareciendo con el paso de los años. La polémica llegó hasta la misma Corte, a través del Secretario y Ministro del Rey, Miguel de Muzquiz, Conde de Gausa. Enterado Carlos III de la importancia del proyecto, del que también le había informado favorablemente el Capitán General de Guipúzcoa, Marqués de Bassecourt, no sólo autorizó comenzaran los trabajos sino que felicitó a Francisco de Ibero.

En 1777 el marqués de Bassecourt además de ser Capitán General de Guipúzcoa era Comandante General de San Sebastián y junto al Capitán General Ventura Cano había planteado, por vez primera con carácter oficial, continuando las tesis de Crame, el que la ciudad abandonara su estado militar, demoliendo las defensas *"ante la ineficacia que venían demostrando en el transcurso del tiempo y más concretamente durante la guerra contra la Convención Francesa"*.





Fue necesario todo un verano para colocar la primera pilastra, con profunda cimentación, y utilizando piedra procedente de las canteras de Loyola, pero jamás llegó a construirse la segunda pues antes de que esto ocurriera se produjo el fallecimiento del rey y con él la muerte súbita del apoyo a la construcción del puente.



El desvencijado puente de madera siguió prestando servicio a la Ciudad durante muchas décadas, en ocasiones siendo necesario cubrirlo de *“petachos”* formados por barcazas que apenas permitían el paso de personas y carruajes. Sobre sus temblorosos tablones pasaron en 1719 parte de las tropas del duque de Berwick formadas por 66 batallones de infantería, 60 escuadrones de caballería, 40 cañones de batir y 24 morteros, 11 regimientos de dragones, un batallón de artillería y 25 ingenieros con varias compañías de minadores y un tren de batir que llegaron a instalarse en Aiete; un año después de la retirada del ejército español que había invadido la nación vecina al mando del Conde de Colomera, pasaron los soldados de la Convención Francesa en 1794, mandados por Adriano Juan de Moncey, Mariscal de Francia y Duque de Conegliano, proponiendo el 3 de agosto la capitulación de San Sebastián, cosa

que ocurrió al día siguiente, después de haberla sitiado y amenazado de bombardeo y saqueo; por el puente de Santa Catalina pasó el ejército francés en 1808, con José Napoleón a la cabeza, cuando se instaló en el monte Urgull siguiendo órdenes de Godoy, y cinco años más tarde, en 1813, lo harían los aliados ingleses para expulsar a los franceses.



Corresponde a estos años el comentario escrito por don Baldomero Anabitarte, en el que nos cuenta cómo “en la proximidad del arrabal de Santa Catalina, extramuros de la Plaza, se hallaba situado a la distancia de 320 varas contadas desde el camino cubierto del semibaluarte en la prolongación del Hornabeque, el puente de madera que servía para el tránsito cómodo de los que habitaban en los extendidos

partidos de Loyola y calzada de Pasajes de la jurisdicción de esta Ciudad y en las villas de ambos Pasajes, Rentería, Oyarzun e Irún y que era de gran importancia para las relaciones comerciales de San Sebastián por sus vinculaciones mercantiles con Bayona y otros pueblos del reino de Francia. Este trasiego comercial *“atraía especialmente a los comerciantes que con frecuencia llegaban para la venta de los géneros que conducían y la compra de los que llevaban en retorno, y todos ellos preferían transitar por el puente de Santa Catalina, porque en sus jornadas abreviaban cerca de una legua en la corta distancia de las tres que se cuentan desde la villa de Irún”*.

En 1812 el puente estaba tan deteriorado que el Ayuntamiento tuvo que establecer nuevos impuestos con el fin de *“atender al coste de su reposición”*, pero siendo consciente de que su reparación sería muy cara y no lograría la meta deseada de contar con un puente sólido, estable y duradero, consideró mejor solución el construir uno nuevo. Invertió en ello todo el dinero que tenía pero sus *“loables ideas quedaron totalmente frustradas”* al año siguiente.

En la revista *“Euskal Erria”*, don Francisco López Alén nos recuerda que el puente de madera construido en 1812, durante la dominación de Napoleón, fue totalmente quemado por los defensores de la Plaza, es decir, los franceses, cuando en

1813 vieron acercarse a los voluntarios de Guipúzcoa y Vizcaya junto a las tropas aliadas formadas por los ejércitos español, británico y portugués.

Tras la destrucción de la ciudad, el 31 de agosto de 1813, el único puente practicable fue el construido provisionalmente por los ingleses aprovechando los material del que acababa de ser destruido. La obra se realizó de forma espontánea, sin dirección técnica alguna, y por ello representaba constante peligro de desplomarse.



No siendo posible arreglar esta chapuza que, no obstante, permitió salvar el bache de la postguerra, el Ayuntamiento volvió a plantearse la construcción de un puente nuevo, pero las arcas municipales no estaban para obras de tanta magnitud económica pues bastante labor tenían los ediles de la época para conseguir medios que permitieran solucionar los problemas de supervivencia que planteaba la ciudad totalmente destruida. Como con los arbitrios especiales que fue autorizado a cobrar para reconstruir la ciudad apenas podía hacer frente a los casos más urgentes, el 8 de mayo de 1816 solicitó se le permitiera continuar recaudando dichos arbitrios hasta alcanzar la suma necesaria para construir el puente, prometiendo que dejaría de recaudarlos tan pronto consiguiera la cantidad precisa.

Agravó la cuestión el que los diputados de los partidos de Loyola, Calzada de Pasajes y Eguía se opusieran al establecimiento de peaje, lo cual mermaba considerablemente los ingresos y, por ello, dificultaba la realización de la obra. Así las cosas y *“queriendo el Ayuntamiento sacrificar parte de sus fondos en alivio a que con ansia aspiraban todos los que habitaban en aquellas barriadas”* acordó destinar



12.500 reales anuales, aparte de los 25.000 que anualmente ya entregaba a la Junta de Obras, para que unidos a los que se recaudara por el peaje pudieran hacer frente al presupuesto del nuevo puente. El 30 de enero de 1819 se aprobó esta medida y se ordenó comenzar las obras de acuerdo con los planos que al efecto había presentado el arquitecto don Pedro Manuel de Ugartemendia.

Mediante subasta se adjudicó la obra a don José Aguirresarobe, persona que tan solo puso su nombre pues quien verdaderamente realizó el trabajo fue la empresa *“Viuda de Collado e Hijos”*. Aunque el presupuesto inicial fue de 509.900 reales, a la hora de la verdad el costo de la obra se elevó a 967.032,20 reales. El primer problema importante que tuvo el nuevo puente fue el año 1823, con la llegada de los Cien Mil Hijos de San Luis, nombre con el que era conocida la tropa que mandaba el Duque de Angulema enviada por el Congreso de Verona para restaurar en España la autoridad de Fernando VII: por razones tácticas militares, al puente se le cortaron dos arcos o tramos.

En diciembre de 1835, antes de que la *“Viuda de Collado e Hijos”* hubiera terminado de cobrar la factura de la construcción, *“por disposición militar de la plaza”* el puente fue quemado por los liberales donostiarra al acercarse a la ciudad las tropas carlistas y tomar posesiones en San Bartolomé San Martín y San Francisco.

Un año más tarde el teniente general Sir George De Lacy Evans, que mandaba la Legión Británica, viendo que el Ayuntamiento, ya escarmentado, se resistía a levantar un nuevo puente por carecer de fondos, mandó construir una especie de pasarela sobre barcazas que le permitiera realizar las oportunas operaciones militares sobre el Urumea. Paralelamente, envió un escrito al Comandante General Gaspar de Jáuregui y Jáuregui, que con sus chapelgorris ayudó a las tropas de Evans para derrotar a los carlistas, urgiéndole, en términos muy enérgicos, para que buscara la forma de construir otro puente. Presionado el Ayuntamiento por todas partes y *“por no negarse a un servicio tan urgente como de grande interés”* aceptó un préstamo de 100.000 reales por el que abonó un interés del seis por ciento anual y, después del Convenio de Vergara, el arquitecto municipal don Joaquín Ramón de Echeveste diseñó el que sería último puente de madera de Santa Catalina, cuyos cimientos, en marea baja, todavía hoy pueden verse a la derecha del puente actual. Debido a que en aquella época no existía la calle Miracruz y el camino principal desde el centro de la Ciudad hasta Lezo circulaba por la actual calle de Iztueta, el puente, que comenzaba en el mismo lugar que en nuestros días, terminaba a la altura de la Avenida de Francia, es decir, que formaba ángulo con su actual ubicación como señalan los mencionados cimientos todavía visibles.

La destrucción de las murallas el año 1863 no solo fue un respiro para el crecimiento de la ciudad, sino que supuso su abandono de Plaza de Guerra. Por vez primera en la historia moderna de San Sebastián, el mando quedó en manos de civiles y las disposiciones militares fueron anuladas, motivo por el que ya no existían razones que impidieran la construcción del tan ansiado puente de piedra. Las dificultades, no obstante, se presentaron a la hora de establecer el sistema de peajes que, tras largas polémicas, fueron resueltas por los señores Joaquín Jamar y Maximino Aguirre. La Ciudad *“saludó con verdadero entusiasmo y júbilo el acuerdo de las Juntas Generales de Fuenterrabía que ponía término a la contienda antigua sobre el derecho de peaje en el puente de Santa Catalina”*. A partir de esta fecha ya

no sería necesario pagar cantidad alguna por los géneros y carruajes que transitaban entre el puerto y la estación, pues la Provincia costearía la mayor parte de la obra y el Ayuntamiento realizaría una fuerte operación financiera, no teniendo inconveniente en contribuir al abono de la cantidad que excediera de 400.000 pesetas.

El 15 de diciembre de 1869, para conocimiento de todos los interesados, se hizo pública la siguiente circular: 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 más 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 solícito 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 aun 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 diez y ocho meses. Los suscriptores que quieran hacer entrega de la suma total porque 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% el 1 de febrero de 1870. 20% el 1 de junio de 1870. 20% el 1 de noviembre de 1870. 20% el 1 de marzo de 1871 y 20% el 1 de julio de 1871. Desde el día que se verifiquen las entregas, se abonará a los capitales el interés de 5% 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 fue cubierta el mismo día que se abrió la suscripción y el 1 de enero de 1870, ante una numerosa presencia de interesados y curiosos que abarrotaban el salón de sesiones y escaleras de la Casa Consistorial, a la sazón ubicada en la Plaza de la Constitución, se realizó la subasta de las obras. La obra fue adjudicada a la empresa constructora de don José Antonio de Arsuaga y tales eran las ganas de realizar el trabajo que éstos comenzaron con gran rapidez dirigidos por el arquitecto don Antonio Cortázar, autor de los planos. La víspera de San Juan del año 1872 el puente era una realidad. La ciudad entera se vistió de fiesta para celebrar el acontecimiento: tamboril, iluminaciones, músicas y colgaduras se prodigaron durante todo el día por toda la población y los donostiarras no se cansaban de pasar una y otra vez por aquel puente cuya longitud era de ciento veintisiete metros y su anchura de doce distribuidos en siete metros para la vía y cinco para dos andenes de a dos y medio de ancho cada uno, además de 0,80 metros destinados a pretilos.

Constaba de cinco arcos rebajados y cada arco tenía veintitrés metros de luz, con seis metros y sesenta centímetros de flecha; el espesor de las bóvedas en la clave era de un metro e iba en aumento hasta metro y medio en los arranques; las pilas estaban fundadas sobre seis hiladas de pilotes separados entre sí ochenta centímetros y dichos pilotes estaban cortados a dos metros noventa centímetros de la línea de estiaje. La cimentación fue construida a base de pilotes y hormigón, tratándose toda la obra con piedra de sillería de Motrico y caliza de Loyola. El número de pilotes de fundación era de 696, de un diámetro de 0,30 metros en su centro,







Foto DV

clavados hasta el rechazo. Después de hincados los pilotes se procedió al dragado para formar un suelo plano sobre el que se vertió el hormigón que, unido a los pilotes, constituyó el cimiento del puente. Sobre este cimiento y suelo se replantearon los macizos y se colocaron las hiladas de sillería de erección. En los pilares aparecían los escudos de armas de España, de Guipúzcoa y de los cuatro partidos judiciales de la provincia: San Sebastián Tolosa, Bergara y Azpeitia. El presupuesto del puente ascendió a 663.882 pesetas en lugar de las 450.229,25 presupuestadas: la Provincia abonó 425.000 pesetas y el resto, 238.882, el Ayuntamiento.

Y hemos escrito sobre sus características en tiempo pasado, porque precisamente el paso del tiempo ha ido modificando algunas de las principales notas destacadas del puente. Más allá de sucesivas ampliaciones que han sido necesarias realizar para adaptarlo a las exigencias del tráfico rodado y peatonal, no olvidemos se trataba de la carretera general Madrid-Irún, una de las variaciones más importantes fue llevada a cabo cuando comenzó la construcción del ensanche del Kursaal. Fue al final de la primera década del siglo XX cuando se planificó la nueva desembocadura del río; cuando se construyó el actual Paseo de Ramón María Lili; cuando se formó lo que conocemos hoy como Plaza de Euskadi; cuando fue necesario, para poder construir dicha plaza, entonces llamada Plaza de Vasconia, enterrar el arco del puente de Santa Catalina más próximo al barrio de Gros de forma que, desde entonces, el flamante puente está un poco tuer-to, está un poco a falta de un ojo, está un tanto mermado en base a los planos que un día el arquitecto llamado Antonio Cortázar realizó para ensalzar a San Sebastián y acabar con una polémica, con un deseo, que los donostiarras venían arrastrando desde hacía cinco siglos.

Pero fue el año 1924 cuando se creyó urgente la ampliación del puente y el Ayuntamiento, de acuerdo con la Diputación, se dispuso a emprender la obra aceptándose el proyecto presentado por don Domingo Hormaeché en nombre de la *"Sociedad Obras y Construcciones Hormaeché"*, a la que se adjudicó el trabajo de ampliar la anchura del puente a veinticinco metros por 555.202.25 pesetas, y por 52.950 pesetas el de colocar las cuatro farolas de entrada y las seis centrales a la empresa *"Javier Luzuriaga e Hijos"*.

Terminada la obra, se dijo que el puente de Santa Catalina era una asignatura definitivamente aprobada que venía a solucionar el problema del tráfico en San Sebastián.

## *Entre puente y puente: los gabarreros*



Desde Loyola hasta los puentes de Santa Catalina y María Cristina, pértiga en mano, los areneros desplazaban sus gabarras hasta el lugar más apropiado para rescatar del río la mayor cantidad posible de arena, hasta que a mediados de la década de los sesenta dejaron de hacerlo por lo ruinoso del esfuerzo.

José María Salaverría dijo que *"De codos sobre la baranda del paseo, bañado en sol matinal, cuántas veces he contemplado el espectáculo humilde de los gabarreros del Urumea"*. Un espectáculo sin extensión espectacular. Como que se reducía sencillamente a la acción de estar echando unos hombres a sus gabarras planas la arena que recogían del lecho del río.

Sitio elegante. Un gran hotel a un lado, un Kursaal al otro lado y jardines y hermosos edificios en torno. El sitio acondicionado para las jubilosas fiestas del veraneo. Pero en las mañanas de sol y de brisa norteña, el lugar quedaba vacante, sólo frecuentado por algunos raros transeúntes. Así podían los hombres aquellos cumplir su función de trabajo, como si estuviesen en la soledad bucólica de sus tierras del interior.

Metidos en el agua hasta la cintura, los tenaces y prudentes trabajadores hundían sus grandes palas en el lecho del río, las sacaban hechas de arena goteante y las volcaban en las gabarras.

Con el ejercicio violento y forzado, los torsos de los hombres adquirían una contorsión llena de una gracia hercúlea. ¡Magníficos ejemplares de humanidad!. Bellos, grandes, de elegantes actitudes de atleta en función de trabajo, en ellos no se advertía el dolor de la fatiga, sino el gesto normal del hombre que se siente superior en fuerzas a su propia tarea.

Cuántas veces he seguido ensimismado el vaivén de sus brazos vigorosos. La arena, esa representación de lo movedizo, de lo fugaz, que en el lenguaje humano sirve para designar lo inútil o la nada. Pero los gabarreros sabían cuanto puede ser la utilidad de las mismas arenas que arrastra el río indiferente. Las llevaban al interior de sus tierras para que, mezcladas con la arcilla, favoreciesen las labores y los cultivos. Las recogían avaros, llenaban con ellas las gabarras y, antes de que el mar arrojase el ímpetu perturbador de la marea, retrocedían contra la corriente hacia el interior manejando lentos las largas pértigas fluviales que esgrimidas como lanzas les hacía parecer lanceros poderosos de un ejército que no existe.



Fototeca Kutxa

El puente de N

# María Cristina

*El puente de María Cristina*





El constante crecimiento del barrio de San Martín y del primitivo ensanche de Amara, es decir, la parte comprendida entre la Avenida de la Libertad y la Plaza del Centenario, incrementó considerablemente la necesidad de suministrar materiales a las obras que iban realizándose. Parte de estos materiales era la arena que procedente de las riberas del Urumea se utilizaba para el relleno de los nuevos solares. Con el fin de facilitar el arrastre de dicha arena se construyó una especie de pasarela frente a la Estación del Norte que, aún no estando pensada para ello, era utilizada por algunas personas.

Vista la necesidad de unir ambas orillas del río, el 2 de agosto de 1892 se aprobó una variante en los planos de dicho ensanche al introducirse en los mismos la construcción de un puente que lo uniría con el ferrocarril. Entre los proyectos presentados figuraba uno firmado por los ingenieros don Ramón Elósegui y don Alberto Machimbarrena: consistía en un puente metálico que estaban dispuestos a regalarlo al Municipio *“queriendo dar así una prueba desinteresada de su cariño y amor a su pueblo nativo”*. También los arquitectos municipales señores Nemesio Barrio y José Goicoa presentaron un proyecto que consistía en la construcción de un puente de piedra caliza procedente de Motrico y Larrañategui, al que pretendían dar cinco arcos y una anchura de quince metros.

El 22 de noviembre de 1892 fue aprobado el de los señores Barrio y Goicoa, con un presupuesto de 716.211 pesetas, pero como todos los dineros que el Ayuntamiento tenía destinados a estas obras estaban dedicados al nuevo encauzamiento del Urumea, no fue posible encontrar recursos que permitieran llevar adelante el proyecto del nuevo puente, por lo que solo se pudo encargar a don José Goicoa que rehabilitara la pasarela existente dándole la consistencia necesaria como para ser transitada con las debidas garantías.

A pesar de quedar paralizada la obra, el proyecto estaba permanentemente en la mente de los munícipes donostiarras, convencidos de que el puente era necesario para el desarrollo de la ciudad. La solución llegó desde la Junta de Gobierno de la Caja de Ahorros Municipal y Monte de Piedad de San Sebastián, cuando ofreció al Ayuntamiento 700.000 pesetas, sin interés, pagaderas en cien años. Con gran satisfacción, en sesión municipal celebrada el 15 de septiembre de 1903 se aceptó la oferta y rápidamente se procedió a redactar las bases del Concurso Público para la presentación de proyectos.

Se acompañó a las bases el plano de situación y el perfil transversal del terreno señalado, a modo de idea, dejando en libertad a los concursantes para adoptar el número de arcos que estimasen conveniente, así como las rasantes de entrada y salida que juzgasen más adecuadas, fijándose como datos básicos del mismo que el puente tendría 88 metros entre los muelles, 20 de latitud y 2,30 de altura del Paseo del Urumea en la margen izquierda sobre la pleamar equinoccial, estableciéndose como límite máximo del presupuesto la cantidad de 500.000 pesetas.

El material debería ser de sillería, sillarejo u hormigón armado, desechándose en absoluto el hierro y el acero. La decoración sería rica y monumental, advirtiéndose que si se adoptaba para material de construcción el cemento armado, habría de quedar completamente oculto en los paramentos principales y recubierto con azulejos, mármoles u otros elementos decorativos y se requería, con toda claridad, que los proyectos debían contemplar ante todo la belleza.

A primera vista se creyó que los dos meses dados de plazo para presentar los proyectos serían un obstáculo para que acudieran concursantes, pero ante el asombro de todos se presentaron catorce trabajos con los siguientes lemas y contenidos:





*"Piedra y Hierro"*. Constaba de tres arcos elípticos de hormigón armado, con piedra de granito en los frentes y superficies en forma de cuerno de vaca en las bóvedas. El arco central tenía 29 metros de luz y los laterales 26,30 metros, con 2,80 de flecha para los arcos escarzanos. Procedía el proyecto de Alemania, estando los documentos escritos en francés, y se basaba en los procedimientos gráficos de Culmann y de Müller Bresian. El presupuesto ascendía a 244.725,50 francos aunque todo estaba indicado en cantidades alzadas sin especificación y el plazo de ejecución de la obra era de seis meses.

*"Proyecto firmado por el Ingeniero de Caminos Fernando Rojo con la colaboración del arquitecto Jaime Torres"*. Se trataba de un puente de dos tramos de hormigón en masa. El central de 45,20 metros de luz con tres articulaciones de rótula, una en la clave y dos en los arranques; la forma de su intrado era parabólica y la de los arcos laterales, que eran de 13,90 metros, la escarzana. Como la flecha del arco central era de 2,90 metros, resultaba un rebajamiento de 1,17, no obstante haber elevado el paseo del Urumea en forma de que sobre las pilas se elevaba en 0,70 metros la rasante del puente, lo cual se conseguía con una pendiente del 4%, y luego se elevaba en 0,80 metros la rasante del arco central en una pendiente parabólica. Los estribos tenían un espesor de 16 metros y



ascendía el presupuesto a 498,990 pesetas, comprometiéndose los autores a construirlo en 18 meses.

*"Zubieta 1813"*. Salvaba todo el cauce del río con un solo arco parabólico, superior al tablero, de hormigón armado, con tres articulaciones, estando el puente formado por dos cerchas sin arriostramiento ni enlace, y siendo la luz entre las articulaciones de 80 metros, y de 15 su flecha. El tablero era horizontal y ceñido al nivel del Paseo, constituido por un forjado de cemento armado apoyado en largueros y viguetas transversales suspendidas de los arcos, estando estudiada la estabilidad de las piezas por el procedimiento ordinario. El presupuesto era de 499.870,53 pesetas y el plazo para realizar los trabajos de ocho meses.

*"Laurak Bat"*. Se componía de tres arcos escarzanos de 26 metros de luz realizados con hormigón armado en el cuerpo de las bóvedas y cubierta adosada en los frentes. Quedaba sujetado a la rasante del Paseo adoptando en el pavimento dos rampas de ojo; los arranques se hallaban al nivel de la pleamar viva equinoccial. Importaba el presupuesto 487.982,70 pesetas y el plazo de ejecución era de cinco meses.

*"Donostiari"*. Este proyecto consistía en cuatro arcos articulados escarzanos de 18 metros de luz. El material escogido para las bóvedas era la caliza en los frentes y la arenisca para los cañones, salvo las bóvedas de clave y arranque que eran de granito en toda la longitud del cañón. Quedaban los arranques 0,935 metros por debajo de la línea de pleamar viva equinoccial, no alterando el nivel del paseo y adoptando rampas de 0,015 en el puente. El presupuesto era de 399.373,94 pesetas y la terminación de la obra no sería menor a dos años, salvo que se permitiese que la construcción de los cañones fuera de hormigón, en cuyo caso podría terminarse seis meses antes.

*"Proyecto suscripto por los Sres. Ribera y Zapata"*. Constaba de tres arcos escarzanos de 24 metros de luz, ejecutados con hormigón armado en su cuerpo y sillería en sus frentes. El pavimento era horizontal y la altura del paseo y los arranques de los arcos penetraban 0,44 metros en el agua en momentos de pleamar. Los cálculos de las vigas principales estaban realizados por el método gráfico de las líneas de presiones de Mery y los demás analíticamente. El presupuesto era de 378.694,50 pesetas más 120.340 para los arcos de entrada.

*"Izurun"*. Construía el puente por medio de dos vigas planas de cemento armado que salvaban una luz aparente de 17 metros cada una, situadas en las extremidades del puente, y con un tramo central cuyos tableros colgaban de dos arcos superiores de forma parabólica de 45 metros de luz y 9 de flecha con tres articulaciones. El tablero era horizontal a nivel del Paseo y en toda su longitud era de hormigón armado. El presupuesto era de 498.065,41 pesetas y el plazo de la obra diez meses.

*"Zabalzubi"*. Proyecto de puente de hormigón armado compuesto de tres tramos iguales de 26,52 metros de luz cada uno, con una flecha de 1,90 metros. Tenía su tablero horizontal el nivel del Paseo y los arranques estaban a 0,33 metros bajo el nivel de las pleamares vivas. Los arcos de frente estaban recubiertos con chapas de mármol. El presupuesto oscilaba entre las 468.802,60 pesetas si se quería terminar la obra en cinco meses y las 438.802,60 pesetas si se daba dos meses más de plazo para el término de la misma.

*"Proyecto del Ingeniero de Caminos Sr. Colás y el Arquitecto Sr. Gurruchaga"*. Puente de cemento armado de tres arcos escarzanos de 27 metros de luz cada uno. La línea de arranque de los arcos penetraba un metro bajo las aguas en el momento de la pleamar viva y los arcos de paramento estaban revestidos de chapas de mármol rojo. El tablero se hallaba trazado en el plano horizontal del Paseo. Los cálculos del arco, pilas y estribos estaban hechos por el procedimiento gráfico de Mery y el resto se habían calculado analíticamente. El costo del puente ascendía a 388.280,30 pesetas y el trabajo duraría nueve meses.

*"Trabajo"*. El proyecto constaba de cinco arcos de 15,50 metros de luz y dos metros de flecha, arrancando de la línea de pleamar viva. Por falta de tiempo el autor del trazado no pudo presentar presupuesto, pero se comprometía a reali-



zar el puente por 20.000 pesetas menos que la oferta más barata y a terminarlo 15 días antes que la que menor plazo ofreciera.

*“Resal”*. Compuesto de cinco arcos escarzanos de 16 metros de luz con una flecha de 1,45 metros que arrancaban al nivel de la pleamar viva, el firme se hallaba en el plano horizontal el Paseo. Su ejecución estaba prevista en once meses con un costo de 452.342,85 pesetas.



*“Una idea”*. Bajo este lema se presentaron dos soluciones, ambas de sillería con sus paramentos y cañones de hormigón. Una de ellos tenía cinco arcos escarzanos de 15,50 metros de luz con flechas de 1,30 en los extremos y 1,45 en los centros; el arranque de los arcos se presentaban 0,20 metros más altos que la línea de pleamar. Coronaban el puente dos arcadas que sostenían con unas columnas establecidas al borde del listón dos andenes elevados. El presupuesto era de 516.523,30 y el plazo para ejecutar la obra de dos meses y medio por cada arco. La otra propuesta eran cuatro arcos escarzanos de 17 metros de luz con un costo de 493.608 pesetas.

*“Olarso”*. El proyecto contemplaba un puente de cuatro arcos elípticos de 18 metros de luz tangentes a las pilas y estribos cuyo arranque estaba a dos metros bajo la pleamar viva quedando libre una flecha de mínima de 1,20 metros. A construir en doce meses,

como material principal figuraba la sillería y el presupuesto era de 390.016,25 pesetas.

*“Proyecto suscripto por el Ingeniero de Caminos Sr. Buenaga”*. Presentaba un puente de tres arcos escarzanos, con arcos decorados con mármol blanco y dos rampas de 0,02. Los cálculos eran en parte analíticos y la obra a realizar en ocho meses costaría 431.313,61 pesetas.

A la vista de las conclusiones formuladas por el Jurado, el 10 de diciembre de 1903 se acordó adjudicar el primer premio de 5.000 pesetas al Ingeniero de Caminos José Eugenio Ribera por su proyecto redactado en colaboración con el también arquitecto Julio María Zapata y el segundo premio de 3.000 pesetas fue para el proyecto denominado *"Laurak-Bat"* realizado por los ingenieros de caminos Vicente Machimbarrena y Miguel Otamendi, en colaboración con los arquitectos Antonio Palacios y Joaquín Otamendi.

## *Informe del Jurado*

Ha procedido el Jurado a un estudio extremadamente detenido de los catorce proyectos presentados, porque haciéndose cargo de la responsabilidad moral que lleva consigo la elección del mejor, entre los trabajos presentados en el noble palenque abierto por el Ayuntamiento de San Sebastián, ha procedido el Tribunal a un análisis concienzudo de los factores que pudieran influir para llevar el acierto a su decisión.

Ha sido realmente laboriosa y difícil la misión que se le ha encomendado, porque, resultando tan brillante el concurso y tan relevantes los méritos de varios de los estudios, se ha originado no poco embarazo para determinar la propuesta del galardón ofrecido, lamentando los vocales del Jurado no poder disponer de mayor número de premios a fin de corresponder en cierto modo al valor real y efecto de diversos proyectos.

La decisión acerca de la propuesta al Municipio del puente que debe realizarse sobre el río Urumea, ha sido tanto más difícil por la heterogeneidad del problema.

Era preciso atender, por un lado al mérito científico de los trabajos en los que se revela gran dominio en las teorías de la mecánica aplicada a las construcciones, y por otro debían estimar los jurados ver como condición fundamental la de la belle-



za del proyecto por requerirlo así taxativamente las bases del concurso, tener en cuenta la economía del presupuesto y la recomendación expresa de apreciar como favorable la cláusula del plazo más corto posible para levantar un hermoso puente en el paraje señalado.

Pesados concienzudamente todos los elementos que han de contribuir a satisfacer el conjunto de las condiciones exigidas y después de amplias y muy detenidas discusiones, en las que se ha analizado punto por punto y detalle por detalle cada uno de los proyectos, e inspirándose los vocales del Tribunal en su vehemente deseo de contribuir con su acierto a que posea la capital de Guipúzcoa un nuevo monumento digno de la cultura de aquella ciudad y del sentir místico de sus habitantes, ha acordado proponer a la Excm. Corporación para el primer premio, por mayoría de votos, al proyecto suscripto por el notable Ingeniero de Caminos D. José Eugenio Ribera, con la colaboración del reputado arquitecto D. Julio M. Zapata.

El Tribunal se ha fundado para tomar este acuerdo en las razones siguientes:

El arte de la construcción se desenvuelve en un progreso incesante; a la piedra, que era el único material empleado en las obras antiguas, sustituyeron el hierro y el acero para los puentes y viaductos de grandes dimensiones, destinados a salvar los ríos caudalosos y los profundos barrancos, por las exigencias del trazado de las vías férreas y por el desnivel de los barrios de ciertas ciudades; más tarde se ha ido perfeccionando el empleo de las mamposterías hidráulicas en los arcos de los puentes,

adoptando el hormigón armado, que, formado por una estructura metálica envuelta por la masa preparada por la base de cementos Portland fabricado artificialmente para alcanzar coeficientes de resistencia considerables, constituye un nuevo recurso para la ejecución de las obras grandiosas y atrevidas, encomendadas a la pericia de los ingenieros de caminos.

Por estas razones y reconociendo el mérito de los puentes de piedra proyectados para el certamen, ha entendido el Jurado que el espíritu progresivo característico en los tiempos presentes, exigía el empleo del hormigón armado como factor más moderno y más adecuado para dar a la obra las condiciones de ligereza y elegancia apetecidas.

El proyecto de los señores Ribera, perfectamente presentado, está formado 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 constituir 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 enlazados con el hormigón, debiendo llevar aquella recubiertos los paramentos de ricos materiales decorativos y el tablero de la obra se ha proyectado horizontalmente y sujeto estrictamente al nivel del paseo de la margen izquierda.

Los cálculos hechos para justificar los espesores de la clave y los arranques, el de las piezas que constituyen la estructura metálica así como las secciones de las pilas y estribos, se han realizado gráficamente por el método de la curva de presiones de Mery, aplicando al propio tiempo el análisis para la comprobación de algunos elementos del proyecto.

Se ha partido de una sobrecarga de 300 kilogramos por metro cuadrado que supera en 100 kilogramos a la señalada por la Instrucción de 25 de mayo de 1902, para la construcción de puentes de carretera y, por otra parte, quedan demostradas satisfactoriamente las condiciones de estabilidad, porque las bóvedas de hormigón por sí solas, es decir, sin la estructura metálica, tienen las condiciones de resistencia necesarias, dentro de los coeficientes de seguridad de 13,60 kilogramos por centímetro cuadrado sería el trabajo medio de 27,30 el máximo a que quedaría sujeto el hormigón si no hubiera vigas armadas y si se agregan estas, resulta un exceso de resistencia que ha buscado el autor, con el objeto de evitar las vibraciones, asegurando que ofrecerá el nuevo puente tanta rigidez como el puente de Santa Catalina.

Los espesores del forrado del piso se han comprobado por medio del cálculo, suponiendo exista un semi empotramiento, y el Jurado ha comprobado la parte técnica del proyecto, encontrándola satisfactoriamente resuelta.



Los señores Ribera y Zapata han tenido la fortuna de armonizar los preceptos de la ciencia del ingeniero, con la experiencia del constructor y las galanuras de 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 eúscaras 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.

Asímismo es satisfactoria la composición de los estribos de los tímpanos y antepechos pero en cambio deja algo que desear la de los arcos. Se deriva el defecto principal de que el programa fijó como dato obligado para redactar el proyecto la altura de 2,30 metros entre el pavimento del paseo y la pleamar equinoccial, faja algo escasa aun bajando algo la línea de los arranques para instalar los arcos de cierta magnitud lo cual hubiera podido corregirse si las bases del concurso hubieran dejado a los autores cierta libertad con objeto de que pudieran elevar ligeramente el nivel del acceso al puente en ambas orillas.

El señor Ribera ha vencido la dificultad que ofrecía dicha cláusula mediante el artificio de disminuir el espesor aparente de la clave debilitando exteriormente los



arcos a fin de mantener intactas las líneas generales de la cornisa del puente, pero al estudiar el plano definitivo se debe subir el nivel de los paseos de 0,30 a 0,40 metros de la línea de muelle y adoptando, al propio tiempo, dos rasantes en el puente que no excedan del uno por ciento, se podrá mejorar el aspecto de la obra y sus condiciones de suntuosidad.

No ha parecido acertada al Jurado la colocación de las placas decorativas de piedra, vidrio o mayólica en contacto con las curvas de intrados de las bóvedas porque cortan las líneas generales de los arcos sin obedecer las reglas de la Estética que recomienda se acuse la estructura de la construcción. En el final de la Memoria manifiesta el Sr. Ribera que se halla dispuesto a aceptar lo que exija el Ayuntamiento respecto de la aplicación de los elementos decorativos que se consideren convenientes para embellecer la obra, y entienden los que suscriben que la ornamentación de los arcos debe ser objeto de un nuevo estudio, bien sea adosándole molduras corridas, limitando la reforma o agregando una serie de rosetones colocados en las líneas centrales de los arcos o adoptando otra idea que resuelva satisfactoriamente el problema de decorarlos con arte y buen gusto.

Las pilas resultan de tres metros de latitud y los estribos que quedan enlazados con los arcos formando verdaderos monolitos solo exigen 4,20 metros de espesor, que origina bastante reducción en los macizos de la obra y la economía consiguiente en la cimentación que se ha segregado del concurso.





El presupuesto del puente 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 120.340.

Como este aditamento no aparece en los demás proyectos presentados y puede

suprimirse, resulta que el proyecto del Sr. Ribera limitado al puente propiamente dicho ha de tener un coste más inferior a las 500.000 pesetas señaladas por el Ayuntamiento aventajando, por este concepto, a la generalidad de los otros estudios. Se compromete, además, a construirlo en el reducido plazo de cinco meses que entiende el Jurado debe alargarse por conveniencia de la sólida y esmerada construcción de la obra.

Las bases del concurso exigen que el autor del proyecto premiado se obligue a presentar en un plazo de 15 días, contados desde la fecha en que el Ayuntamiento le notifique la concesión del premio, un contratista responsable que, bajo la Dirección del autor premiado, ejecute las obras. El Sr. Ribera da por cumplida esta cláusula, porque la Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles que dirige personalmente se compromete, desde luego, a ejecutar la obra, con arreglo a los planos, condiciones y plazos señalados en el proyecto y por la cantidad alzada que figura en el presupuesto.

Por todas estas razones el Jurado considera el proyecto del Señor Ribera acreedor al primer premio.

## *Los arcos de entrada:*

La idea de colocar en los accesos del puente dos arcos, a semejanza de los de triunfo, con carácter monumental, inspirándose en las tradiciones romanas y en la práctica seguida en los tiempos modernos en algunos puentes construidos sobre ríos caudalosos de ciertos países adelantados, tanto en el centro de Europa como en América, es de carácter ornamental y ha merecido un examen detenido por el Jurado, aunque se han dividido las opiniones acerca de la conveniencia de su adopción en el puente del Urumea.

Se ha objetado que siendo de 88 metros el cauce del río y poco mayor la distancia que habrá de separar los dos arcos de entrada y salida, carece el puente de magnitud indispensable para instalar con acierto esas moles, que requieren gran altura para salvar la caja de 12 metros formada por el pavimento, aun descartadas las aceras, por lo cual, habrán de cubrir en cierto modo los edificios construidos en los paseos de ambas márgenes.

Los Vocales que han sostenido este parecer y que se han encontrado en mayoría en el jurado, opinan que se deben suprimir los arcos para reemplazarlos por obeliscos del género de los construidos en el puente de Alejandro III, en París, que servirán convenientemente al ornato de la obra del Urumea, dejando al propio tiempo más francos y expeditos los andenes y aun el centro para el tránsito público, sin poner obstáculos de ninguna clase, que pudieran resultar perjudiciales en los días de gran aglomeración.

Al propio tiempo ocasionaría la reforma una economía de 120.340 pesetas, de la que habría que deducir el coste de los obeliscos y demás accesorios, para que el decorado de los estribos no desmereciese del resto de la obra.

Reconociendo la minoría el fundamento de estas razones ha creído sin embargo, que ofrecen los arcos gran novedad y un elemento muy eficaz para contribuir al embellecimiento del puente, mereciendo la pena de no rechazarlos de plano sin un examen muy maduro del asunto.

Tal como están proyectados, resulta su composición, en estilo renacimiento, de aspecto agradable, visto de frente; pero los arcos botareles trazados con inclinación

de 45 ofrecen el inconveniente de invadir las aceras originando cierta incomodidad permanente a los transeúntes y una disposición inadmisibles para las épocas de fiestas populares en las que seguirá en aumento la muchedumbre de transeúntes a medida del acrecentamiento de la ciudad.



Aun en el supuesto de que el Jurado hubiese aceptado todos aquellos aditamentos sería indispensable el proceder a un nuevo y completo estudio de los arcos mencionados, y a fin de que el Excmo. Ayuntamiento pueda pesar todas las ventajas e inconvenientes, entiende el Jurado que no es improcedente que se consignent algunas de las ideas expuestas por los vocales de la minoría partidaria de más detenido examen acerca de este punto.

Cree que con objeto de evitar entorpecimiento al tránsito, habría necesidad de ensanchar los estribos en lo que fuera preciso para salvar en toda su altitud el ancho de las aceras, colocando los botareles con vanos oblicuos si se mantuvieran en las direcciones señaladas en la planta, o limitándose a situarlos en sentido perpendicular al eje del puente, en caso de que no se obtuviera una solución satisfactoria con la otra.

Los citados vocales han hecho también algunas consideraciones relativas a los detalles ornamentales de los arcos.

Consiste el motivo principal, colocando en su coronación, en el grifo, animal fabuloso con cabeza y alas de águila, que constituía en las fábulas mitológicas el

símbolo de Apolo, aunque a veces se le consagraba a Júpiter, y sin que se deba rechazar en absoluto su empleo en los detalles de ornamentación, se ha prodigado con exceso en los arcos y las pilas del proyecto.

Pasó el tiempo del entusiasmo por las leyendas de los tiempos heroicos, y como los pueblos modernos se plagan de símbolos positivos que reflejen sus aspiraciones más fervientes o el amor a las tradiciones locales, pudiera dirigirse por otros rumbos, más expresivos, la elección de los detalles ornamentales”.

Siguiendo el criterio del Jurado, llamaron la atención del público los cuatro obeliscos monumentales, que se construyeron ubicándolos en sus extremos, realizados por el ingeniero don Pablo Alzola, e inspirados, como se había propuesto, en los del puente de Alejandro III, en París, con 18 metros de altura, y coronados por grupos escultóricos representativos de la Paz y el Progreso.

El presupuesto del puente, después de hacer las modificaciones recomendadas por el Jurado, ascendió a 702.217 pesetas repartidas como sigue:

Puente propiamente dicho	385.766
Los cuatro obeliscos	96.770
Los muros de las avenidas y demolición del antiguo paseo	56.996
Cimentación por pilotaje	120.185
Alzado de la avenida del lado de la estación	17.000
Arreglo del paseo del Urumea	3.000
Gastos originados por las pruebas de la obra	3.500
Dirección de las obras	8.000
Premios del concurso	8.000
Dietas del Jurado	2.000
Gastos varios	1.000

Aunque en principio se pensó que el nombre más apropiado para el puente era el de *"Guipúzcoa"*, en homenaje a todas las personas que desde la provincia llegarían a San Sebastián por ferrocarril, el 13 de diciembre de 1904 la Corporación Municipal decidió denominarlo *"Puente de María Cristina"* como tributo "a la reina que durante 18 años venía *favoreciendo a nuestra Ciudad*".

Las pruebas de resistencia, alumbrado, etc. se realizaron los días 19, 20 y 21 de diciembre de 1904 y el 20 de enero de 1905, festividad de San Sebastián, en contra de los pronósticos de los más agoreros que pensaron era imposible terminar el puente en tan corto plazo de tiempo, se procedió a la solemne inauguración.

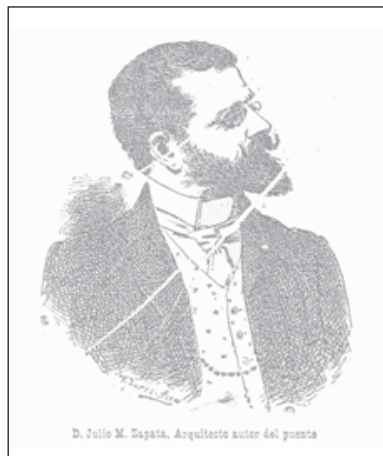
La inauguración tuvo lugar el día 20 de Enero de 1905, festividad de San Sebastián.

## *José Eugenio Ribera (1864-1936)*

Nació en Lisboa, donde su padre, jefe del movimiento de los ferrocarriles del Norte de España, ejercía el cargo de ingeniero jefe de los ferrocarriles portugueses. Estudió la segunda enseñanza en Burdeos y terminó la carrera de Ingeniero de Caminos en Madrid, el año 1887. Hasta 1898 trabajó como ingeniero del Estado en Oviedo, donde trazó, entre otras obras, los puentes de Rivadesella, de Arriondas, del Musel, de Avilés, etc. En aquella época recibió la Cruz de Carlos III y escribió libros titulados *"Estudio sobre el acero en puentes"*, *"Puentes de hierro económicos"* y *"Los grandes viaductos"*. Al mismo tiempo que el puente de María Cristina estaba construyendo el viaducto del Pino, sobre el río Duero, que con sus ciento veinte metros de luz y cien de altura era a la sazón el mayor puente de España.



Abandonó sus relaciones laborales con el Estado para dedicarse de lleno a la implantación de los nuevos sistemas de cemento armado, siendo el ingeniero que introdujo en la península tan importantísimo procedimiento. Desde 1898 dirigió su propia Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles (Hidrocivil) S. A. con la que llevaba realizadas ciento catorce obras de las que veinticinco eran puentes. Se propuso *“la dignificación técnica del oficio de constructor”* cuando se trataba de una época en la que el contratista merecía escasa estimación por estar vinculado como obrero aventajado pero indocto”. Fue el primer contratista que plantó cara a la Administración exigiendo continuamente la redacción de modernos pliegos de condiciones, la responsabilidad de los ingenieros del Estado en los proyectos defectuosos, el pago puntual de las obras realizadas con los intereses de demora y las revisiones de precios. Fue él quien consiguió de Maura, después de una larga lucha con sucesivos ministros de Fomento, el decreto de Revisiones de Precios *“que salvó a todos los contratistas de la ruina inevitable y al país de una suspensión forzosa de todas las obras públicas”* (J. A. Fernández Ordoñez en *“El País”* 3-6-1982). En Guipúzcoa había construido de cemento armado los pisos del Ayuntamiento de Eibar, los pisos y columnas del Banco Guipuzcoano, los de la fábrica de Cerámica de esta ciudad, de la de almidón de Hernani, del Archivo provincial de Tolosa, de la papelería del Araxes también en Tolosa, el puente de Rentería, el ensanche del puente de Bergara, el acueducto de sesenta metros sobre el Araxes... y el puente del Kursaal, también en San Sebastián.



*Julio María Zapata*

Nació en Madrid en 1864 y terminó sus estudios en la Escuela Superior de Arquitectura el año 1888. Desde que se obtuvo el título su carrera fue una serie ininterrumpida de éxitos, siendo muchas y muy notables las obras realizadas, obteniendo primeros premios en concursos de dibujo de Avila, Cádiz y Madrid y distintas menciones en las exposiciones internacio-

nales de Chicago, Madrid y París donde alcanzó la condecoración de la Legión de Honor. Mereció el número uno en el concurso de proyectos para el Palacio de la Diputación de Vizcaya y también consiguió igual calificación en el monumento dedicado a los bomberos de La Habana; en Filipinas obtuvo el segundo premio del concurso convocado para erigir un monumento a Legazpi y Urdaneta. Entre sus obras más recientes cuando se presentó al certamen donostiarra figuraban las del Ayuntamiento de Santander y el Asilo de Huérfanos de Madrid. Arquitecto del Ayuntamiento de Madrid y del Ministerio de Obras Públicas, fue director fundador de la Fábrica Ladrillo-Piedra, primera de su género abierta en España.

## *La inauguración*

Eran las tres de la tarde cuando entraba en el Paseo de los Fueros, por la calle San Martín, la banda de música *"La Unión"*, situándose al lado del obelisco colocado en la parte derecha del puente. Era el comienzo de la gran ceremonia organizada para bendecir e inaugurar el nuevo puente cuya construcción había durado nueve meses.

Instantes después penetraron en el indicado paseo dos compañías de la infantería del Regimiento Sicilia, con sus bandas de música, formando en línea a mano derecha de la vía, entre el río y la plaza de Bilbao.

A la misma hora, salía de la Casa Consistorial la comitiva de invitados formada por este orden: Celadores, Banda Municipal de Música, Orfeón Donostiarra, coro de niños de la Academia Municipal de Música, maceros, Pendón morado del Ayuntamiento, la Corporación Municipal y los invitados en general: representantes de la autoridad, sociedades, corporaciones, obreros, prensa, etc. El señor Elósegui llevaba la representación de S.M. la Reina Madre, haciendo de alcalde en funciones el señor Acha y el señor Machimbarrena (don Alberto) representando al señor Offemier, Director de Obras Públicas que no pudo trasladarse a San Sebastián.

Pausadamente recorrieron las calles de Pescadería, Narrica, Boulevard, Elcano, Plaza Guipúzcoa, Churruca, Guetaria y Plaza de Bilbao, cuyos balcones estaban profusamente engalanados.



Para esa hora todas las calles cercanas al puente estaban intransitables, dado el numeroso público que ocupaba los más inverosímiles lugares. Un armonioso repique de campanas anunció la salida del clero del Buen Pastor, que llegó al lugar de la ceremonia poco antes que la comitiva oficial.

A las cuatro menos diez aparecieron las autoridades y demás invitados por la Plaza de Bilbao, oyéndose los compases de la *"Marcha Real"* interpretada por las dos bandas citadas.



En la acera de la izquierda y adosada al marco de la balaustrada del puente, se había colocado un modesto altar, adornado con un crucifijo y seis candelabros, al que daban guardia los maceros del Ayuntamiento. El señor Elósegui, con la mayor parte de la Corporación, se situó al lado izquierdo del altar.

El obispo, señor Cadena y Elceta –que recientemente había sido nombrado para el cargo–, había comunicado la imposibilidad de tomar posesión de la diócesis antes del día veinte, por no habersele sido despedidas las correspondientes bulas, prometiendo que sería San Sebastián la primera ciudad que visitaría. Fue por ello que, en su lugar, actuó el arcipreste del Buen Pastor, señor Urizar, entonando las oraciones de rigor. Después, precedido de la Cruz alzada, recorrió los andenes laterales del puente en toda su extensión, volviendo al altar, desde donde dió por terminado el acto religioso.

Seguidamente, el señor Elósegui pronunció unas palabras diciendo, entre otras cosas: *"Permitirme que felicite a los autores del proyecto del puente y que indique que se ha concedido la encomienda de "Isabel la Cristiana" al señor don Eustaquio*

*Inciarte, presidente de la Comisión de Hacienda de la Junta de Gobierno de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de San Sebastián y a don Marino Tabuyo, presidente de la Comisión de obras del Ayuntamiento, y la encomienda de Alfonso XII a los señores Ribera y Zapata, autores del proyecto, y a don Marcelo Sarasola y a don José de Goicoa, ingeniero y arquitecto del municipio, respectivamente”.*

Concluido su discurso, el señor Elósegui recorrió la parte izquierda del puente, mientras la Banda Municipal tocaba la *“Marcha Real”*.

El señor Alzola, terminó su discurso diciendo: “Fijémonos en las figuras de los obeliscos, y gritemos: ¡Abajo las discordias! ¡Adelante con la Paz y el Progreso!.

A continuación el Orfeón Donostiarra y el coro de la Academia Municipal de Música formado por 110 niños, cantaron *“con admirable justeza e irreprochable unidad”* un himno compuesto por el maestro Santesteban especialmente para esta ocasión.

Terminado el acto, las distintas comitivas emprendieron el regreso en la misma forma que a su llegada, sirviéndose un té en la Casa Consistorial.

(La destrucción del viejo puente de madera, por el que se suspendió la circulación a las ocho de la mañana del día anterior, fue concedida al señor Iceta, por la cantidad de 610 pesetas).



A las 6,30 de la tarde casi todo el vecindario se había congregado en las inmediaciones de la Estación del Norte para presenciar los fuegos artificiales y el toro de fuego programados en la nueva explanada, originando que lo que había comenzado bien estuviera a punto de terminar mal, por culpa de la propia autoridad.

Después de haberse anunciado el toro de fuego, se pensó que tal vez produjera disturbios " *14 sujetos apedrearon al toro y a sus guardianes*". Varios serenos fueron blanco de las piedras, pero para uno solo, don Marcelino Galarraga, tuvo la agresión brutales consecuencias: sufrió fuertes contusiones en la cabeza.

Los asistentes comenzaron a desfilar tristemente hacia el centro sin que las autoridades recurrieran a procedimientos de represión "aunque de lo ocurrido, solo a ellas cabe responsabilidad; no debió celebrarse el toro de fuego, pero, aceptada la fiesta, debió llevarse a cabo con completa libertad, sin restricciones".

El año 1974 comenzó a gestarse la necesidad de reparar el puente. El ingeniero municipal, don Javier Mainar, encargado del proyecto, comentaba que "debido a que el hormigón que recubre los arcos metálicos no ha sido lo suficientemente impermeable y el agua ha penetrado en su interior y, en contacto con el acero de los arcos metálicos, ha producido la corrosión de éstos; al aumentar de volumen como consecuencia de la corrosión se ha desprendido la capa de hormigón de unos diez centímetros, dejando visible dichos arcos. La ornamentación exterior, por su parte, está deteriorada debido a





Iñaki Miguel



Iñaki Miguel

los agentes atmosféricos actuando durante setenta años”.

Así, en 1984 se tomó la decisión de emprender la reconstrucción del puente, encargándose la obra a la empresa “Fernández Construcciones”. Se realizaron 1500 piezas prefabricadas, para las que se emplearon hasta 175 moldes diferentes, procediéndose a derruir el puente de forma longitudinal, como a rebanadas. La base del nuevo puente fueron quince arcos, llamados arcos tímpanos, que se colocaron cinco en cada ojo. Estos arcos son el soporte del puente actual.

El trabajo de ornamentación lo llevó a cabo el escultor francés Mr. Jean Chenaf, que a través de fotografías y dibujos elaboró los moldes necesarios para que pudiera mantenerse el “espíritu de Ribera”. Consistían éstos en doce dragones o grifos de cerámica, cuatro barcos, cuatro sirenas con alas, más de ochenta cabezas de Neptuno, doce remos y cuatro conchas, conservándose en los obeliscos los escudos de San Sebastián y España e incluyendo el de Euskadi.

Fue reinaugurado el 20 de enero de 1985, presidiendo la ceremonia el lehendakari del Gobierno Vasco don Carlos Garaikoetxea.

*El puente*

# te del Kursaal

*El puente del Kursaal*



Mucho tiempo había pasado desde que en los años 1891 y 1892 el Ayuntamiento decidiera urbanizar los arenales ya conocidos con el nombre de su comprador: don José Gros.

Don Tomás Gros, sobrino del anterior, y a falta de otros herederos, fue la persona que llevó adelante la iniciativa de su tío, llegando a un acuerdo con el Ayuntamiento para a través de permutas y concesiones de terrenos urbanizar todo el barrio.



Rápidamente se produjo el crecimiento de la zona, acercándose las construcciones hasta la misma orilla del mar que cada vez quedaba más alejada de lo que había sido su playa natural: la actual calle de Miracruz.

Los chalets construidos en el Paseo de Colón, dando frente al mar, conocieron una brillante época para la playa de Gros que ganó enteros al construirse el primer muro de contención de las aguas, con el fin de evitar las permanentes inundaciones que sufría el lugar.



Así las cosas, en un momento de la historia de San Sebastián en el que los proyectos, fantasiosos o no, desbordaban cualquier pronóstico que los donostiarras hubieran podido hacer poco tiempo atrás, se puso sobre la mesa la posibilidad de “robar” al mar 12.000 metros cuadrados en la orilla derecha de la desembocadura del Urumea. Se trataba del aprovechamiento de una rotonda que separara, aunque uniéndolos, el río y la playa. Los terrenos ganados, que en aquellos momentos no existían, puesto que tan solo se trataba de agua, pertenecerían al Ayuntamiento en virtud de R. O. de 4 de abril de 1907. Con base en estas ideas, el 22 de noviembre de 1909, el oficial de artillería don Vicente Asuero, representando a Mr. A. L. Vogel, de Londres, presentó en el Ayuntamiento una solicitud para la construcción de un puente y de un Kursaal Marítimo “al nivel de los más importantes de Europa” sobre los terrenos que se pensaba ganar al mar.

Un mes más tarde, el 29 de diciembre, la Corporación Municipal daba respuesta a la petición: el Ayuntamiento cedería a perpetuidad al señor Vogel doce mil metros cuadrados de terreno para construir un Kursaal que se emplazaría respetando los límites del río, paseo y playa próximos. A cambio de esta cesión, el concesionario construiría por su cuenta un puente en la prolongación del Boulevard y calle de la Reina regente, enlazando los dos márgenes del Urumea, y el correspondiente muro de encauzamiento. Para la construcción del puente el señor Vogel tendría que invertir como mínimo 847.010,10 pesetas, cantidad que se había comprometido a gastar en dicha obra, y ajustarse a los planos que había remitido al Municipio, motivo por el que los ingenieros y arquitectos municipales controlarían el desarrollo de la obra y el presupuesto ya que si se gastaba menos la diferencia debería ser ingresada en las arcas municipales. Todo el complejo debería estar terminado en un plazo no superior a los cuatro años.

Todo parecía estar dispuesto para el inicio de las obras pero, debido a los muchos intereses económicos, políticos y sociales que estaban en juego, el ambiente fue enrareciéndose hasta el punto de verse obligado el Ayuntamiento a retirar el proyecto con fecha 20 de mayo de 1910.

No habían pasado dos meses desde el día en el que se hizo pública la rotura de negociaciones cuando los señores León Malleville, Constant Guillet y M.M. Oger d'Elbose, con residencia en París, expusieron al Ayuntamiento que estaban dispues-

tos a seguir adelante con el tema. Y no sólo se comprometían a cumplir lo acordado con el señor Vogel sino que su ambicioso plan iba mucho más lejos: *“Nuestra iniciativa llega muchísimo más allá de la que originó la concesión otorgada anteriormente, porque entendemos que no basta la sola y aislada construcción del edificio Kursaal para prolongar la estación de verano y crear la estación invernal atrayendo ese importante núcleo adinerado cosmopolita que afluye a otras famosas playas que tienen menos encantos que la de esta Capital pero que cuentan con más elementos de vida y de atracción al forastero, sino que precisa también acometer indefectiblemente el problema de vitalizar el barrio de Gros y esa playa de la Zurriola que constituye otra perla digna rival de la de la Concha y que desde hace muchos años figura relegada al olvido constituyendo un barrio triste, silencioso y apenas visitado por falta de actividad humana, construyendo al propio tiempo que el Kursaal, alegres villas, preciosos chalets y grandes hoteles que den vida, animación y alegría a ese barrio que en breve plazo puede llegar a ser el más encantador de San Sebastián”.*

Con la meta puesta en ese futuro barrio aristocrático lleno de hermosas villas, dedicado a los caprichos y a los recreos, donde se dieran cita todas las comodidades y refinamientos, los firmantes de la petición añadían seis millones de pesetas a los cuatro contemplados en el plan anterior el cual respetarían en todos sus cláusulas, salvo algunos matices de interpretación de detalles, si bien especificaban que *“deseamos la concesión en venta de todos los terrenos enajenables o vendibles que obtenga V.E. una vez ejecutadas las obras del nuevo ensanche”*, es decir, que terminada la obra de relleno, muro, puente y Kursaal, todo el terreno resultante con posibilidades de ser construido les sería vendido a razón de cincuenta pesetas el metro cuadrado, siendo por cuenta de la Ciudad cuanto afectara a los gastos de urbanización de la zona.

Obtenido el visto bueno municipal comenzaron los trabajos con algunas novedades como, por ejemplo, el anuncio hecho al Ayuntamiento, con fecha 16 de marzo de 1911, de que los firmantes del proyecto, junto a otros, habían pasado a constituirse en la Sociedad Inmobiliaria y del Gran Kursaal Marítimo de San Sebastián, motivo por el que solicitaban, como así ocurrió, que la cesión fuera transmitida a dicha Sociedad.

Sin querer entrar en la historia del Gran Kursaal que, aunque unida a la historia del puente por pertenecer a un mismo proyecto, es distinta, no debemos olvidar que la mayor parte del capital movido por todo el proyecto era de procedencia francesa y que cuanto recordamos en este apartado discurre durante un período bélico tan importante como lo fue la

Primera Guerra Mundial, con las graves consecuencias que supuso para la estabilidad financiera del momento. La movilización de muchos de los obreros que trabajaban en las obras retrasó el avance de los trabajos, siendo necesaria una constante renovación del personal. No fue posible, por todo ello, seguir el ritmo que sin duda se hubiera podido mantener en caso de normalidad política, económica y social.

Y mientras una parte de los trabajos seguía adelante aunque fuera a *“trancas y barrancas”*, las obras del nuevo ensanche fueron bendecidas oficialmente el 25 de marzo de 1916, y el 25 de abril siguiente se exhibieron al público los planos correspondientes al encauzamiento del río. En principio, las obras fueron dirigidas por don Edmundo Bartissol, presidente de la Sociedad.

*“Los donostiarros, decían los periódicos locales, que ven los trabajos desde el Paseo de la Zurriola (actual Paseo de Salamanca) no se dan cuenta de cómo va avanzando el muro del muelle. Recibimos ante la visión cercana de la obra una gráfica impresión. Las olas azotan furiosamente ante el dique opresor, de modo formidable, los bloques de cemento. Una cuadrilla de obreros decididos, con serenidad pasmosa, realizan la faena hundidos en agua a medio cuerpo, desafiando los embates de la mar que, de vez en cuando, les baña por completo haciéndoles vacilar”.*





Una tempestad habida el 25 de septiembre de 1915 destruyó seis bloques de 20 toneladas cada uno, cuando apenas faltaban 16 metros para llegar al final del muro. En una de las Juntas Generales celebradas el año 1916 se dijo que *“A pesar de las dificultades financieras y del aumento de las materias primas, las obras han seguido su curso y si su marcha progresiva no ha alcanzado la celeridad que es de desear, el hecho proviene principalmente de los obstáculos producidos por la continua agitación del mar en el emplazamiento de los muros”*.

Miguel Imaz, contratista de la obra, proyectó realizar un puente de madera que permitiera el acceso de personas y material desde la parte vieja a las nuevas construcciones de lo que ya estaba empezando a tomar forma como ensanche del Kursaal, si bien en estas fechas ya se conocían los planos de José Eugenio Ribera presentados para su aceptación el 20 de marzo de 1915, autorizados por la Superioridad el 18 de enero de 1916, aprobados por R. O. de 4 de febrero del mismo año, y modificados en 1918, para construir el gran puente que se quería acorde con la magnitud de lo que sería el complejo del Gran Kursaal.

En realidad había sido el 19 de mayo de 1917 cuando la Sociedad Inmobiliaria y del Gran Kursaal Marítimo de San Sebastián había firmado un contrato con la Sociedad Construcciones Hidráulicas y Civiles para la construcción del nuevo puente con un presupuesto de 900.000 pesetas, con arreglo a los planos redactados por el ingeniero don José Eugenio Ribera, pero problemas de distinta índole hicieron fracasar este intento y las obras fueron adjudicadas a la *“Compañía Miguel Imaz Sociedad”* que fue la que las terminó.

La construcción del nuevo puente fue dirigida por el ingeniero don Víctor Arana que introdujo más variantes, aprobadas con fecha 13 de agosto de 1920, sobre los planos originales: modificó el barandado y sustituyó las columnas ornamentales por obeliscos de gran diámetro y altura que, coronados por farolas esféricas, permitían su iluminación. Tuvo sus principales dificultades en los embates de las olas que en varias ocasiones derribaron lo construido originando heridos, retrasos y numerosas pérdidas materiales. *“Cuando centenares de obreros trabajaban en lo que se había dado en llamar el nuevo puente de la Zurriola, y cuando su esfuerzo había colocado dos tanques hidráulicos imprescindibles para la construcción de las pilas sustentadoras, el Cantábrico, una vez más, mostró su faz hosca, destruyendo lo construido, y llevó aguas adentro los dos tanques hidráulicos provocando, junto con la lógica desilusión de los donostiarras, un retraso muy considerable en la marcha de las obras”.*

El puente se inauguró a las once de la mañana del domingo 14 de agosto de 1921. Poco antes de la hora citada llegó el clero parroquial de San Ignacio con Cruz alzada y, tras recorrer el puente, el vicario Rvdo. Uranga procedió a la bendición. El acto fue amenizado por la Banda Municipal de Música que interpretó la *“Marcha de San Sebastián”*. En el centro del puente se había colocado una tribuna a la que accedieron el Ayuntamiento en corporación, la Diputación Provincial, los gobernadores civil y militar, el presidente de la Audiencia y demás autoridades. A la hora de los discursos, don Gregorio Odriozola, en nombre de la Inmobiliaria del Gran Kursaal hizo entrega de la obra, y le respondió el alcalde, don Pedro Zaragüeta, agradeciendo el trabajo realizado. Correspondió el corte de la cinta a la esposa del alcalde. La fiesta oficial terminó a la una y media del mediodía, en el todavía sin terminar edificio del Gran Kursaal, con la celebración de un banquete, servido por la casa *“Shanti”*, en el que los socios de la Sociedad *“Umore*





*Ona*” quisieron homenajear al contratista de la obra, don Miguel Imaz.

El puente tenía 110 metros de longitud y 20 de anchura, y en su construcción se utilizó hormigón armado salvo en los paramentos de los frentes de sus arcos, las pilastras y entrepaños de la barandilla y las columnas decorativas dispuestas sobre éstas, para las que se emplearía sillería caliza procedente de Motrico de la que se espe-

raba buen resultado en construcciones erigidas cercanas al mar. Constaba de tres arcos iguales de 30 metros de luz, con dos estribos sobresalientes cinco metros de los muros de encauzamiento y dos pilas de superficies curvas. Por cierto que Ribera volvió a utilizar en este puente el motivo mitológico del grifo ya comentado al escribir sobre el puente de María Cristina.

Don Luis Murugarren, en su libro *“San Sebastián-Donostia”*, recoge la anécdota de que el primer vehículo que cruzó el nuevo puente fue un automóvil matriculado en Barcelona, propiedad de don Ignacio Torres González.

Durante la tarde-noche se celebró una regata de traineras entre el nuevo puente y el de María Cristina en la que Vaqueriza ganó a *“Bishko”*, y la Sociedad *“Umore Ona”* se quiso sumar a la fiesta organizando cucañas, suelta de patos y otras fiestas náuticas, además de aurrekus, verbenas con farolillos a la veneciana, pianolas, churrerías, horchatas y refrescos.

Oficialmente conocido como *“Puente del Kursaal”*, inicialmente se le llamó *“Puente de la Zurriola”* debido a su proximidad con el Paseo de la Zurriola, nombre

que hasta 1913 había tenido el actual Paseo de la República Argentina. Popularmente es conocido como *"el seis de bastos"* por la forma y distribución de sus farolas.

La inauguración del puente originó que las autoridades municipales vieran con nueva atención las posibilidades del río Urumea, de forma que se llegara a pensar en su posible navegabilidad. El señor don Saenz de Parayuelo, presidente de la Comisión de Obras del Ayuntamiento, con tan fausta ocasión, presentó una moción referente a la utilización del río, la cual fue aprobada por unanimidad.

La prensa de la ciudad interpretaba dicha moción en la forma que sigue: "Se trata de hacer útil, productivo y fuente de pingües ingresos a lo que hasta ahora no ha servido sino para motivo de cuantiosos gastos a la Municipalidad. El río Urumea, con la presa que según parece está proyectándose al pie del nuevo puente, presa que ha de servir, entre otras cosas, para dar mayor resistencia a los pilares de la construcción, y convenientemente dragado todo su cauce hasta Loyola, podía ser, como muy bien se dice en la moción, motivo de florecimiento de los deportes náuticos, peculiares del país y hoy día desplazados por el exotismo de otras manifestaciones deportivas como el *"foot-ball"*, el *"lawn tennis"* etc.

Aparte de la importancia grande que esto pueda tener, hay otro aspecto, señalado también en la moción, que no conviene olvidar: el comercial.

Loyola, todo el dilatado valle, está llamado a tener extraordinario relieve en el engrandecimiento de nuestra ciudad. El ensanche de Amara, por un lado, y los cuarteles que están construyéndose por otro, darán al valle una intensidad de vida insospechada. Comercial e industrialmente será Loyola el lugar más adecuado para establecer nuevas fuentes de actividad. Y esto traerá aparejado un arduo problema de transportes.

Y aquí, en este aspecto, tiene enorme importancia el que el Urumea sea navegable. Pensad por un instante lo cuantioso que resulta el tener que efectuar todo el servicio transportista por medio de los tranvías y camiones. Y calculad la enorme economía que representa poder realizar el transporte de grandes bultos especialmente en gabarras, a lo largo del río, hasta el punto de destino.



Se resolverán con ello, de una vez por todas, dos interesantes problemas que afectan de manera muy directa al porvenir de la ciudad.

Y también otro aspecto que no conviene olvidar: el de la salubridad. El río Urumea, cuando la marea baja, deja al descubierto el desagüe de varias alcantarillas. Esto trae la inevitable y desagradable consecuencia de que el hedor insoportable que aquellas despiden hacen intransitables, a determinadas horas, sitios tan pintorescos y sugestivos como el Paseo de Salamanca y el Paseo Nuevo.





Para mejor entender el contenido del artículo de prensa que acabamos de recordar, es preciso citar que la reconstrucción de la escollera próxima al puente originó un proyecto consistente en la construcción de una presa aguas abajo para que, dragando debidamente el río, pudiera establecerse entre este puente y el de Santa Catalina un club marítimo para la práctica de deportes náuticos que sirviera de atracción turística a la ciudad.

Tras una remodelación total del puente, fue abierto al público el sábado 7 de agosto de 1993, coincidiendo con la celebración de la Clásica Ciclista San Sebastián-San Sebastián que debía pasar por el mismo.

El puente



# te de Mundaiz

*El puente de Mundaiz*



Convenientemente encauzado el río desde su desembocadura hasta la Plaza del Centenario y proyectada la construcción del nuevo ensanche de Amara, correspondía llevar a la práctica el desvío de las aguas del Urumea que entonces rodeaban el lugar por Errondo y Anoeta. Fue el año 1883 cuando el arquitecto municipal, don Nemesio Barrio, firmó el primer proyecto que contemplaba el nuevo cauce, y el 18 de noviembre de 1895 cuando nació documentalmente toda la idea al presentar una Memoria conjuntamente con el también arquitecto don José Goicoa.

Entre los años 1911 y 1913 se habían construido los muros del nuevo cauce hasta la curva y la primera obra a realizar tenía que ser, precisamente, el desviar las aguas para recuperar suficiente terreno como para permitir la construcción del nuevo ensanche. El 2 de octubre de 1913 sería don Horacio Azqueta el que presentara un nuevo informe sobre el particular, adaptando la idea original a las nuevas necesidades que tenía la ciudad. Razones económicas, jurídicas y políticas fueron retrasando los trabajos motivadas, en gran parte, por las consecuencias de la guerra mundial. Por fin, el año 1922, y sobre el proyecto del señor Azqueta, se convocó un concurso de planos al que optaron dos trabajos, resultando premiado el firmado por el propio Azqueta y don José Gurruchaga.



Las obras de cortar el paso de las aguas hacia Amara y canalizar el río por donde lo conocemos actualmente se iniciaron en 1924 y se terminaron dos años más tarde. Para dar paso a las aguas fue necesario derribar el caserío *“Errota Chiqui”* cuya antigüedad se remontaba por lo menos al siglo XVIII pues sabemos que en 1740 era regentado por don Juan Bautista Mendiburu y que ocupaba, precisamente, el centro del actual cauce. En 1823 el caserío era propiedad del molinero donostiarra don Antonio María de Albizu y de la amezketarra Josefa Maíz y con el tiempo llegó a ser una popular sidrería muy frecuentada por los vecinos de Egia y Amara, siendo habitual que estos últimos, cuando el agua se acercaba peligrosamente al caserío, llegaran en batel. Todavía hoy, los más veteranos, recuerdan como para llegar a dicha sidrería tenían que utilizar una txalupa cuyo propietario les cobraba una perra chica (cinco céntimos de peseta) por transportarles de una orilla a otra. Por descontado que los principales clientes de aquel servicio eran los asiduos a dicho caserío que primero fue molino, luego casa de labranza y por fin sidrería.

Cuando era molino, se cuenta, *“no era un molino más, sino que tenía la singularidad de tratarse de un molino de mareas, es decir, que eran las aguas del mar las que impulsaban sus piedras.* Descendientes de los últimos propietarios afirman que



el edificio estaba sustentado por más de mil estacas, pues los terrenos eran fangosos y de otro modo no hubiera resistido el desgaste producido por el empuje de las aguas durante tantos años.

De aquella antigua casa nos queda, en el muro de la margen derecha, la rueda hidráulica del citado molino de mareas que, como una



piedra más de las que formaban la construcción, fue utilizada para levantar el mencionado muro. La piedra, con un diámetro de 1,10 metros, permanece iluminada desde el mes de mayo del año 2001 es decir, desde el año siguiente de haberse inaugurado *“el cuarto puente”*.

Tuvieron que pasar varias generaciones de alumnos del

Colegio de Mundaiz y de los E.U.T.G. suspirando por la construcción de un puente que les acercara a sus centros de enseñanza para que el mismo fuera una realidad. Entre tanto se pusieron sobre la mesa sugerencias de todo tipo: desde pasarelas y pequeños puentes hasta un barquero que, como antaño se hiciera, llevara a los usuarios de un lado a otro del río.



Pero por fin, el 13 de mayo del año 2000 quedaba inaugurado el nuevo puente, oficialmente llamado *"de Mundaiz"*, abierto al tráfico rodado un día más tarde. Con un coste aproximado de 600 millones de pesetas, y con diseño debido a los ingenieros don José Antonio Fernández Ordoñez y don Julio Martínez Calzón, el puente es de forma casi plana, color ocre y peculiar iluminación, careciendo de pilares centrales, dado que los anclajes se sitúan en los dos extremos. El acto inaugural estuvo presidido por el alcalde de San Sebastián, Odón Elorza, y la viuda del ingeniero Fernández Ordoñez, doña María Luisa Hernández. En la ceremonia actuó el grupo de danzas *"Eskola"* y la Tamborrada Infantil del Colegio del Sagrado Corazón de Mundaiz, terminando con el disparo de una colección de fuegos artificiales y la proyección, en pantalla acuática, de imágenes relacionadas con la historia de los puentes existentes sobre el Urumea.

## *Las jiras náuticas*

La reina Isabel II, en 1845, ya conoció lo que se sentía participando en las famosas jiras náuticas del río Urumea pero, quizá, fueron la reina María Cristina y el rey Alfonso XIII los que le dieron mayor publicidad ya que su intervención en la fiesta mereció páginas enteras en periódicos y revistas de la época.

Con relación a Isabel II se cuenta que su primer ministro, Ramón María de Narváez, colocó como remeros de su gabarra a personas mutiladas y cuando la reina preguntó el motivo de aquella selección de impedidos el político le contestó: *"He querido que en esta ocasión fuese conducida Su Majestad por hombres que resultaron heridos, en combate, defendiendo vuestra Corona"*.

En la del año 1901 participó la reina María Cristina y demás miembros de la Familia Real, y en la de 1904, presidida por Alfonso XIII, tomaron parte más de cincuenta gabbarras adornadas con gallardetes, colgaduras, flores y farolillos a la veneciana.

El cronista de San Sebastián *"Gil Baré"* nos dice que *"cientos de embarcaciones vistosamente engalanadas conduciendo encantadoras muchachas se deslizan pausadamente por el río merced al vigoroso esfuerzo de los "gizones", arrojándose infinidad de confettis y serpentinas de una embarcación a otra; el joven monarca se defiende en esta batalla y ataca con vigor pero las bellas le arrojan miles de cintas de papel y su uniforme se cubre de una espesa capa de colorines; todo es bullicio, algazara, música, voces de orfeón, cohetes, chupinazos y mucha luz"*.

Habitualmente las jiras comenzaban a la altura de la Estación del Norte donde se daban cita cientos de embarcaciones de todo género llegadas del puerto de la Concha e incluso de otros cercanos. Aprovechando el favor de la marea comenzaba el desfile siguiendo el curso el río bordeando el actual ensanche de Amara. *"No hay belleza que pueda compararse a las muchas y variadas que ofrecen las riberas del Urumea –escribía el cronista donostiarra "Calei Calei"– con sus frondosos árboles formando magnífico dosel que da sombra a sus aguas; los blanquísimos caseríos que bordean sus orillas reflejando en las cristalinas ondas sus paredes y tejados"*.





Llegados al puente de Hierro y superados los parques de Cristina-enea y Alcolea se pasaba bajo el amparo de Ametzagaña y se bordeaban *“las casitas de Loyola”* divisándose el convento de Cristobaldegui, el merendero *“Catalincho”* y el caserío *“Churriategui”*.

Las gabarras iban *“cargadas de mujeres elegantemente ataviadas con vistosos trajes de verano y en el fondo de los barquichuelos estaban las vituallas”*, no faltando en las lanchas bandas de música, orfeones, gramófonos y champagne.

La jira termina en el valle de Loyola, la jira termina en los campos de Martutene, la jira termina entre huertas y campos perfumados por árboles centenarios, campos de trigo y frutales en madurez.

Una vez se había disfrutado de los bailes, de las músicas, de los juegos y las regatas, de las viandas y de los licores, era llegada la hora del regreso: *“De noche, con las embarcaciones iluminadas por miles de bengalas, lucecitas y farolillos a la veneciana; los coros cantando zortzicos y las bandas animando con sus músicas pegadizas”* todo parecía estar teñido por la nostalgia de la hora bruja del atardecer septembrino.

El p

# puente de Hierro

*El puente de Hierro*



Entre el puente de Mundaiz y el barrio de Loyola nos encontramos con un puente característico de los donostiarras, al que todos miramos con cierta curiosidad porque dentro de su no agraciada estética contiene ese encanto de lo que identificamos con nuestra niñez. Quizá sea algo que tan solo afecta al autor de estas líneas, pero el puente de Hierro siempre ha tenido algo misterioso, distinto a cualquier otra obra de sus mismas características. Acercarse a él, o cruzarlo, entre esa especie de nichos situados en sus andenes que recuerdan tristes episodios bélicos, coincidiendo con el paso del tren que produce un ruido que desde la perspectiva de la infancia resulta tremendo, hace que sea uno de los lugares donostiarras que no pasa desapercibido.

Para que este puente fuera realidad tuvieron que mantenerse numerosas discusiones previas al establecimiento del propio ferrocarril. Es necesario ubicarse a mediados del siglo XIX y ver como trabajaba Bilbao para que la línea que uniría Madrid con el Norte se dirigiera directamente a la capital vizcaina y luego, por la costa, llegara hasta San Sebastián. Tampoco Alava quedaba al margen del debate: apoyada por Guipúzcoa, era partidaria del actual trazado. Navarra quería que el ferrocarril pasara por Soria y Logroño. Todo ello sin olvidar las presiones francesas que lo deseaban directamente desde Pamplona para evitar la competencia de los puertos guipuzcoanos. Un galimatías que fue retrasando el proyecto y exasperando la voluntad de San Sebastián que lo esperaba con gran ansiedad. Por fin, en 1855 se aprobó la línea que todos conocemos y como resultado de este acuerdo, el 22 de junio de 1858 comenzaron las obras para el trazado que uniría Tolosa con San Sebastián el cual incluía la construcción de un puente de hierro sobre el río Urumea.



La inauguración de las obras *“fue la fiesta de la tierra y de la civilización”*. Para tan memorable acto, Guipúzcoa reunió en San Sebastián a personajes como D. González Bravo, don Pascual Madoz, el general Lersundi, don Claudio Antón de Luzuriaga, don Enrique O’Donell, en representación de su hermano don. Leopoldo, que no pudo asistir por haberse encargado poco antes de la Presidencia del Consejo de Ministros y otros muchos personajes políticos y los diputados por Guipúzcoa don Fermín de Lasala y el señor Mariategui, iniciadores los dos de la suscripción provincial.

De París y del Crédito Mobiliario concurrieron los Sres. Osma, Issac y Eugenio Pereire, Auchy, duque de Glucksberg, Duclere, Dixio, Delessert, Raymond, acompañados de los ingenieros Lechatelliers, Bommart, Letourneur, Durand, Desonjeries y Lanteires.

Se hallaban también presentes el cónsul inglés y Mr. Meureville, cónsul de Francia, y ocupando puestos preferentes, el alcalde de Tolosa, el de esta ciudad, Don Angel Gil de Alcaín, el diputado foral Sr. Zabala y el gobernador civil D. Miguel María de Artazcoz.

La ceremonia de la inauguración tuvo lugar por la mañana en Tolosa. La antigua capital foral dispensó a los invitados un recibimiento grandioso; toda la población se engalanó; por doquier flameaban banderas y gallardetes. En cuanto las diligencias que conducían a la comitiva fueron avistadas por los tolosarras, el pueblo entero salió al encuentro, así como la música y el tamboril; las campanas echaron a vuelo, y el clero, Ayuntamiento y vecinos en masa, entre el estampido de los chupinazos recibió en medio del más vivo entusiasmo a las comisiones que acudían a la inauguración de los trabajos de la vía férrea..



Después del Te Deum tuvo lugar la bendición de las obras, y a la terminación del acto religioso toda la jurisdicción participó de la alegría que produjo el memorable acontecimiento.

A las primeras horas de la tarde se engancharon los coches y, a toda velocidad, los invitados se trasladaron a San Sebastián que les acogió con el mismo entusiasmo. Una vez en la capital, acompañados del vecindario, que ese día hizo fiesta cerrando los talleres y los comercios, los invitados se dirigieron al lugar en donde se levanta actualmente la Estación del Norte, terrenos que entonces eran del dominio del Urumea. Las gabarras y las chalupas, traineras y botes de este puerto, aparecieron en el río vistosamente adornadas. Las distintas comisiones, las autoridades, el clero y las sociedades particulares, ocupaban las embarcaciones engalanadas, así como las bandas de música, tamboril y coros, y amenizado todo por el estampido de las salvas, dieron principio los trabajos del ferrocarril.



Iñaki Miguel

La banda de música y un coro de trescientas voces interpretaron el himno zortziko escrito al efecto por D. Ramón Fernández y la fiesta terminó con un gran banquete en la Casa Consistorial después de que la comitiva de invitados hubiera entrado en la iglesia de Santa María para ser recibida por el clero, vestido con las hermosas capas que reservaba para la gran solemnidad del Corpus o para obsequiar a los reyes, y se cantara un Te-Deum en acción de gracias.

## HIMNO CANTADO EN LA SOLEMNE INAUGURACION DE LAS OBRAS DEL FERROCARRIL DEL NORTE

### CORO

¡Llor a las artes!  
¡Al genio creador!  
El mundo obedece,  
Sumiso a su voz.

Nobles hijos de Elcano y Oquendo  
Si queréis igualarles en gloria,  
Preguntad a la voz de la historia  
Lo que espera del nombre Español.

El clarín de la guerra enmudece,  
Ya la paz sus pendones ondea,  
Por la tierra y el mar centellea,  
De las artes el fúlgido sol.

A su luz Urumea despierta,  
Agitando su limpia corriente;  
Por su margen un pueblo impaciente  
Se derrama en alegre festín.

Lanza al aire canora armonía,  
Gratos himnos entona a su paso,  
Himnos son para tí, dulce Easo,  
Que presagian ventura sin fin.

Tú verás, del vapor impelido,  
Devorando el espacio triunfante,  
Como el rayo cruzar humeante,  
Por tus valles espléndido tren.

Tú verás agolparse a tu playa,  
Ricos dones que el mundo ambiciona,  
Y caer esa negra corona  
De murallas que oprimen tu sien.

El vapor es el genio sublime,  
Que a los pueblos convierte en hermanos,  
A su soplo los montes son llanos,  
Y la Europa una inmensa ciudad.

Él difunde la idea creadora,  
Y su lento progreso acelera,  
Él reserva a la edad venidera,  
A la vez, orden, paz, libertad.

Ramón Fernández



Fototeca Kutxa

Tuvieron que pasar varios años desde la celebración de estas fiestas hasta que los trenes de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España llegaron a nuestra ciudad, cosa que hicieron por vez primera el 15 de agosto de 1864. Su paso por el Puente de Hierro se produjo, dicho día, unos minutos antes de las once de la mañana. En el tren viajaba el Rey Francisco de Asís, llevando como cronista de *"El Contemporáneo"* a Gustavo Adolfo Becquer.

Así comenzaba la historia real de nuestro popular Puente de Hierro que, pasado el tiempo, se vio superado por la modernización ferroviaria y por las características de las nuevas locomotoras: su peso y su velocidad hacían peligroso el puente, siendo necesaria su adaptación a los nuevos convoyes. El año 1932 fue necesario renovarlo, construyéndose el actual, de 84 metros de largura, para el paso de los trenes modernos, dejando el antiguo con andenes para *"carruajes y peatones"* gracias a que la Compañía lo cedió al Ayuntamiento previ6 pago de 80.000 pesetas, correspondiendo al Municipio, eso sí, hacer los accesos y a la Compañía del Ferrocarril los machones. El viejo pesaba 210 toneladas y 330 el nuevo. La sustitución tuvo lugar la noche del 23 al 24 de enero del citado año, apenas hubo pasado el convoy de medianoche. La operación más delicada fue el despegue del viejo de los pilares sobre los que se



Fototeca Kutxa



apoyaba, siendo necesario que los operarios introdujeran cuñas entre el armazón y sus cuadros bases para no tener que suspender el paso de los trenes, a pesar de que el trabajo desnivelaba el puente en relación a la rasante. Una vez que el viejo puente quedó al nivel del nuevo, se colocaron los rieles en sentido perpendicular a la largura de los puentes pasando por debajo de éstos y aplicando rodillos para el fácil rodaje de las vías; una vez preparados los cabrestantes en cada uno de los nuevos pilares y los cables quedaron tensos para atraer el puente hasta los pilares antiguos, se cortaron los rieles del puente viejo.

Cuentan las crónicas que la operación más espectacular fue el arrastre de los dos puentes, para lo cual sobre cada pilar de los recién construidos se colocó un cabrestante y a una señal determinada los cuatro equipos que servían a las máquinas del brazo comenzaron a trabajar. Lentamente comenzó el movimiento de los puentes sobre los rodillos hasta que cada uno quedó instalado en el lugar que le correspondía. Una vez ajustadas las vías comenzaron a funcionar los soldadores automáticos y poco tiempo más tarde los trenes ya podían pasar sobre la nueva instalación.

Para realizar toda la operación fueron necesarios cincuenta minutos, es decir, desde las doce de la noche hasta la una menos diez de la madrugada.



En la actualidad, el Puente de Hierro está llamado a sufrir notables modificaciones para su adaptación a los nuevos barrios y vias surgidos en sus proximidades.

Más allá del Puente de Hierro entramos en el valle de Loyola que, para el trabajo que realizamos, lo limitaremos entre los puentes de Egia y Txomin, sin olvidar el de los Cuarteles y el del "Topo".

El  
/

# puente de Egia

*El puente de Egia*



Don Félix Elejalde, en su libro titulado *"Pasado, presente y futuro de Loiola"*, nos recuerda que aunque los puentes más bonitos están próximos a su desembocadura los entornos más singulares están, precisamente, en la parte interior del mismo, sin olvidar que *"el Urumea está cruzado en Loiola por cuatro, seis o siete puentes, según se mire, arrojando la más alta densidad de puentes por metro lineal de todo su curso"*.

El primero de ellos, viniendo desde San Sebastián, es el puente que recibe indistintamente el nombre de *"Loyola-Loiola"* o de *"Eguia-Egia"*. Su antigüedad no sabemos si se pierde en el tiempo o en los archivos, pero lo cierto es que pocos datos tenemos sobre el mismo anteriores al siglo XIX, aunque todo hace suponer que, siquiera de madera, artesanal y de poca consistencia, los donostiarros de la época tuvieron que contar, en este lugar, con una posibilidad de unir Loiola con Egia y Ametzagaña.

El año 1815 ya se cita la construcción de un puente en esta zona de la ciudad que, apenas siete años más tarde, en agosto de 1822, es motivo de la atención de don Francisco Echenique que se dirige al Ayuntamiento diciendo que *"con el debido respeto"* el puente de madera de Loyola está hecho un asco: *"esta intransitable por haberse podrido el entablado en varios trozos"* y si no se hace la reparación urgentemente además de aumentar el costo *"se corre el peligro de que se produzcan desgracias"*. La Corporación Municipal tomó en serio la queja y a finales del citado año tenemos un escrito de don Martín José de Echave dirigido al Regidor municipal, diciéndole que la obra del puente está terminada, que proceda a reconocer la misma y que le abone los 1.699 reales de vellón que ha costado el trabajo.





El esfuerzo del señor Echave duró hasta la primera guerra carlista (1833-1839) pues con motivo de los continuos asaltos, bombardeos e incendios, que en Loiola tuvieron especial virulencia, el puente quedó destrozado.

En 1840 se encomendó la construcción de uno nuevo, de madera, a los contratistas de Billabona señores Francisco Elola y Miguel Antonio Urquía. La obra fue del gusto de todos y cumplió su cometido hasta que dejó de hacerlo. Resultaba que los puentes de madera, por su naturaleza, tenían una vida limitada y la acción del aire del mar influía mucho para acelerar su destrucción, debiéndose añadir a estas circunstancias que los jornales subían mucho y la madera cada vez estaba más cara. Durante los primeros veinte años de vida del puente el Ayuntamiento se

había gastado 7.500 reales en reparaciones *"aunque siempre sigue roto"*, motivo por el que en 1860 se tomó la decisión de construirlo de piedra.

El trabajo fue subastado el 12 de junio de 1861, siendo adjudicado a don José Ramón Egaña que, por cierto, no pudo firmar el documento por manifestar que no sabía escribir. Encargado el diseño al arquitecto don Joaquín Ramón de Echeveste, y de acuerdo con lo establecido en las escrituras del otorgamiento de la obra, el puente fue entregado el 1 de enero de 1862, habiendo costado su construcción la suma de 134.898,44 reales.

La primera reforma llegó en 1885 al ser necesario adecuarlo a las necesidades del tráfico, levantando los antepechos de piedra y ensanchando el firme de la carretera, estableciendo dos andenes o espolones de 1,60 metros de anchura, y adqui-



riendo la carretera en todo el puente un ancho en el firme de 5,50 metros. El coste de la obra, realizada por el arquitecto Cortázar, fue de 20.642,29 pesetas, pagadas a medias por el Ayuntamiento y la Diputación.

Otra remodelación importante se produjo el año 1953 como podemos leer en la prensa local del 15 de octubre de dicho año: *“Ayer, en medio de un importante aguacero, tuvo lugar la bendición de las obras de la reforma llevada a cabo por la Diputación de Guipúzcoa en el Puente del barrio de Loyola, con lo cual*

*desaparece un grave peligro para la circulación. Ya que en el citado lugar se han registrado en repetidas ocasiones accidentes mortales que todavía se recuerdan con dolor”.*

Dichas obras han consistido en la ampliación de los radios de carretera en las dos curvas de acceso de ambas direcciones y en el ensanche de la calzada del mismo puente que, de 5,50 metros, que tenía anteriormente se han ampliado a siete.

También las aceras han quedado ampliadas en medio metro, de 1,25 que tenía antes de la reforma.

La obra ha llevado más tiempo del estipulado, que era de 45 días, ante la magnitud de las reformas a llevar a cabo, que surgían a medida que se acometían las obras.

Durante su ejecución se advirtió que parte del puente amenazaba con derrumbarse totalmente, lo que decidió a mantenerlo cerrado hasta el momento de abordar su seguridad, inyectando en las grietas cargas de mortero.

Algunas de ellas llevaban hasta más de un metro cúbico de masa.

La Corporación Provincial realizó directamente las obras, para las que se habían destinado 250.000 pesetas, por medio del Servicio de Vía y Obras, que fueron dirigidas por el Director del Servicio don José María Gabarain.

La bendición de las obras estuvo a cargo del virtuoso coadjutor de la Parroquia del barrio, don Francisco Querejeta.

En las fechas que redactamos estas líneas el puente y sus accesos siguen siendo motivo de reformas motivadas por la construcción del nuevo barrio *"Riberas de Loiola"*.

La proximidad del puente con los caseríos *"Sarasola"* y *"Astiñene"* hizo que en ocasiones los vecinos más cercanos lo denominara, indistintamente, con el nombre de una u otra casa.



EL  
/





# *puente del topo*

*El puente del topo*



Hacía mucho tiempo que estaba planteado el problema de completar la comunicación ferroviaria hasta Francia desde San Sebastián, para que quedaran unidas las principales poblaciones de Norte y Noroeste de la Península, enlazadas por ramales de línea férrea que, aunque de distintas empresas, permitieran combinar un servicio directo y para ello faltaba construir un ferrocarril como el de la línea del popular *"Topo"*.

No era fácil su solución, por las condiciones del terreno y por otra serie de subproblemas que fue necesario solucionar, además del de carácter económico, no menos arduo, dada la importancia del coste del trazado, *"pero la pericia del distinguido ingeniero don Manuel Alonso Zabala venció las primeras dificultades, acertando con el proyecto que ha servido de base a la construcción de la nueva línea, y la potencia económica y el amplio espíritu industrial de los capitales bilbaínos facilitaron la solución en ese otro aspecto; y unidas la concepción técnica y la fuerza financiera han dado el fruto que estamos admirando y festejando"*.

Estas y otras muchas elogiosas palabras se pronunciaron en el acto inaugural de lo que se llamó *"el ferrocarril a la frontera francesa"*.

*"Con este nuevo ferrocarril, se dijo, Guipúzcoa anuda con más fuerza de lo que ya lo estaban los lazos que la unen a su hermana Vizcaya, pues son sus rieles, unidos a los que ya enlazaban todos los pueblos de la costa entre San Sebastián y Bilbao, a modo de cables tendidos entre los corazones de las dos provincias"*.



Antes que el de Canfranc, era este *“ferrocarril a la frontera”* el primero que penetraba en el territorio de la vecina nación, *“poniendo en relación frecuente y fácil pueblos importantes de una y otra, que así podrán conocerse mejor y amarse más”*.

La línea constaba de 22 kilómetros, de los cuales seis eran túneles, siendo estos en número de trece. Estaba construida en su casi totalidad hasta Hendaya, pues aún cuando el servicio por el momento solo se haría hasta Irún, *“en un plazo no superior a tres meses se ampliará hasta aquella villa francesa”*. Para la total terminación faltaba construir el nuevo puente internacional, sobre el Bidasoa, cuyas obras iban muy adelantadas.



Iñaki Miguel

Lo más importante fue realizar el puente sobre el Urumea, el túnel llamado de La Herrera, entre Loyola y Pasajes, y el viaducto de Molinao, además de las cocheras y la central eléctrica.

*“El puente sobre el Urumea tiene tres arcos de forma elíptica, con cien metros de luz en su totalidad. El túnel de La Herrera tiene una extensión de 2.060 metros, en línea recta. El viaducto de Molinao, tiene una altura media de ocho metros, y ha sido obra de difícil realización”*.

Las estaciones estaban situadas en Amara, Loyola, Molinao, Rentería, Oyarzun, Irún y luego Hendaya y el recorrido de San Sebastián a Irún se hacía en cuarenta y cinco minutos. *“Todas las estaciones son espaciosas y junto al tendido de vía, terraplenes y obras de fábrica, han sido cons-*



*truidas por el conocido contratista señor Ochandiano, bajo la dirección de los técnicos de la Compañía, y la Central eléctrica que da movimiento y fuerza al ferrocarril está en Rentería”.*

La fuerza motriz se recibía de un salto existente en Punte Marín, con 400 metros de caída, que producía una fuerza de 800 HP, que llegaba a la Central por una línea de alta tensión a 20.000 voltios. Allí, y mediante dos

grupos de transformadores, se convertían en corriente continua a 550 voltios. Para asegurar siempre la fuerza motriz, se contaba con una batería de acumuladores y una turbina de vapor de 6.000 caballos, además de contarse para caso necesario con fuerza del ferrocarril de Hernani.

*“Los carruajes son verdaderamente magníficos y lujosos, de construcción belga, y constan de dos clases que se llaman “Salón” y “Clase única”, que en su aspecto son como los de 1.º y 3.º del ferrocarril del Norte, pues el primer departamento cuenta con asientos-sillones y el segundo con los asientos de madera, pero todos cómodos. El alumbrado de los trenes es espléndido y la marcha suave y silenciosa, siendo en realidad el servicio mejor montado en la actualidad de toda la provincia”*

La salida de San Sebastián se hacía en la calle de Peñaflovida desde las seis de la mañana y los precios oscilaban entre los 25 céntimos en salón y 15 en clase única que costaba llegar a Loyola hasta las 2 pesetas y 1,20, respectivamente, que costaba el billete a Irún.

Estamos en el día 5 de diciembre de 1912. Estamos en el día elegido para inaugurar el nuevo ferrocarril. Estamos en el valle del Urumea, junto al puente del "topo". Estamos en la flamante estación para descubrir el monumento levantado al efecto a la memoria de don Plácido Allende Plagaro (busto que actualmente se encuentra en la Estación de Amara), diputado a Cortes por Marquina en 1898, 1899 y 1901; senador por Vizcaya de 1905 a 1907; presidente de numerosos consejos de administración y gran promotor de las comunicaciones vascas a través del ferrocarril, siendo fundador de las líneas San Sebastián-Hendaya y San Sebastián-Hernani.

Para asistir a la solemnidad vinieron de Bilbao personalidades de la aristocracia, de la banca, grandes industriales y amigos del finado señor Allende, accionistas de la Compañía, etc. que llegaron a la estación de Amara en un tren especial que hizo su entrada a las 11,15 de la mañana. Todos reunidos en la Plaza de Guipúzcoa junto a concejales, diputados provinciales, prensa, etc. esperaron la llegada de los representantes de los ayuntamientos de Hendaya, Irún, Oyarzun, Rentería, Pasajes y Hernani, etc.

En dos trenes, uno de los cuales era conducido por el director gerente, señor Azqueta, salieron los invitados de la plaza de Guipúzcoa, llamando la atención por las calles, donde se había congregado numeroso público, los magníficos carruajes que por la línea del ferrocarril de Hernani se dirigían hasta Loyola, en cuya estación descendieron los excursionistas.

Pocos momentos después de la llegada de los invitados de San Sebastián lo hicieron los de Bilbao, uniéndose todos para proceder a la ceremonia de inauguración del monumento.



Casi en el mismo vértice del ángulo de intersección que forman las dos líneas férreo-eléctricas, la de Hernani y la de la frontera, en una especie de pequeña plazoleta, se levantó por ambas Compañías que el finado había fundado, *“un sencillo y elegante monumento que demostraba el buen gusto de sus autores, los señores Rucabado y Torre”*.

Sobre un artístico bloque de piedra imitando un conglomerado de pedruscos, *“se alzaba el busto en bronce del hombre de férrea voluntad, de firme perseverancia, de clarísima concepción, del infatigable creador de nuevas fuerzas vitales que enriquecieran al país, proporcionando al par pingües beneficios a los capitales que en ellas se empleasen: de don Plácido Allende, muerto prematuramente, cuando acariciaba nuevos proyectos que habían de proporcionar aún mayor suma de ventajas al país vascongado”*.

Al pie del busto había una corona de bronce imitando laurel, y en tres lados del sencillo monumento campeaban los escudos de Alava, Guipúzcoa y Vizcaya, también en bronce, como símbolos de que en el país vasco había puesto sus amores el hombre ilustre cuya memoria se honraba.

Reunidos todos los expedicionarios, el presidente del Consejo de Administración de la Compañía, don Benigno Chávarri, tiró de un cordón y, descorriendo la tela que lo cubría, quedó al descubierto el monumento.

*“Ante él, y todos descubiertos, pronunció un sentido discurso recordando los eminentes servicios hechos al país por el llorado amigo, desde los diversos cargos que ocupó en el Parlamento y en la Diputación vizcaina, mencionando especialmente su intervención provechosa para los vascongados con motivo de la ley del servicio militar obligatorio y en defensa de nuestro régimen especial económico al discutirse la ley del timbre”, resaltando luego la figura del señor Allende por sus grandes iniciativas industriales, y como una principal la que había dado vida a la red de ferrocarriles vascongados, “complementada con los de San Sebastián a Hernani y a la frontera, en los que puso todo su interés y cariño”*.

Terminados los discursos, los invitados fueron obsequiados en una de las salas de la bonita estación de Loyola con un espléndido lunch y, una vez terminada la

ceremonia, montaron todos en los cuatro carruajes que les habían conducido y emprendieron la marcha a Irún para seguir con los actos previstos.

La Compañía no olvidó a sus empleados y mientras los directores y el alto personal lo hacían en el banquete oficial, los empleados más modestos, en número de 70 y presididos por el jefe del movimiento y tráfico, señor Bermejo, se reunieron en el restaurant Panier Fleury, en Rentería.

La línea fue abierta al público el día 14.

Y así transcurrió el día que se inauguró el puente del "*Topo*" en Loiola.



*El puente*





# de los cuarteles

*El puente de los cuarteles*



De piedra y cemento, con tres arcos que miden 16 metros cada uno de los laterales y 18 el central, con diez metros de anchura y 58 de longitud el *"puente de los cuarteles"*, como su propio nombre indica, fue diseñado, construido y utilizado en exclusiva por el elemento militar.

La historia comenzó el año 1920 aunque el puente se inauguró en 1926. En principio, los vecinos veteranos le siguieron llamando como al anterior de madera: *"puente de Undinzuko"* por dar acceso, a través de los hoy cuarteles, a la llamada *"Casa del Coronel"* construida en terrenos donde antaño estuvo el caserío Urdinzu, casa solar ya citada en el s. XVII que fue destruida para edificar en su lugar el también desaparecido Erizen Palaziyua.

Como hemos escrito, el relato del puente comienza el 10 de junio de 1920 cuando tuvo lugar la adquisición de los terrenos en los que actualmente están enclavados los cuarteles de Loyola. Dieciséis días más tarde llegó la orden de redactar el anteproyecto y el 1 de febrero la autorización para realizar la obra. Los encargados de redactar los planos del edificio destinado a zapadores minadores fueron el coronel Martín Acha y el capitán José Sánchez Ruiz, y los del cuartel de infantería se encomendó al teniente coronel José Díaz y al capitán Manuel de las Rivas.

El 15 de septiembre de 1921 fueron aprobados los planos y en diciembre de



dicho año se celebró la subasta de las obras, que se adjudicaron a Obras y Construcciones Hormaeché S.A., de Bilbao. Los trabajos comenzaron en febrero de 1922 y se terminaron tres años y diez meses más tarde.

Con fecha 26 de febrero de 1921 se recibió una R. O. en la que se decía que *“En vista del escrito de V. E. de 25 de enero próximo pasado, tomando en consideración lo propuesto por el comandante general de Ingenieros de esa región de que los cuarteles destinados alojar cuerpos hermanos de la guarnición de San Sebastián cuyos proyectos, ya aprobados, son similares por su concepción, ornamentación y comunidad de servicios generales, se designen con los nombres de dos princesas cuya vida fue bien corta, pero cuyas excelsas virtudes harán que su recuerdo sea imperecedero, el Rey (q.d.g.) ha tenido a bien resolver se denominen Cuartel de la Princesa Mercedes y Cuartel de la Infanta María Teresa, los proyectados para alojar, respectivamente, un Regimiento de Infantería y otro de Zapadores Minadores en la mencionada plaza. De R. O. lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos”*.

La dirección de las obras estuvo a cargo del comandante ingeniero militar Luis Barrio y del capitán José Sánchez Ruiz y como durante la ejecución del trabajo este capitán fue destinado a Marruecos, debió ser sustituido por el coronel Martín Acha. Los citados ingenieros fueron autores, igualmente, de la urbanización de los terrenos próximos a los cuarteles, entre los que figuraba el puente que se terminó poco tiempo después de inaugurarse el completo militar.



Iñaki Miguel



La inauguración de todo el complejo tuvo lugar el 22 de febrero de 1926 con asistencia del rey Alfonso XIII, la reina regente María Cristina y el Jefe del Gobierno general Primo de Rivera.

Recordemos como fue el acto según la prensa local:

*“A las tres y media de la tarde tuvo lugar la inauguración de los nuevos Cuarteles de Loyola.*

*Un numeroso gentío se trasladó a aquel lugar, utilizando toda clase de vehículos y en especial los tranvías de la línea de Hernani, que iban con motor y dos remolques completos de público hasta en los estribos de los mismos.*

*Los numerosos coches y automóviles que había en los alrededores de los cuarteles, daban a aquel lugar el aspecto del Hipódromo en un día de carreras.*

*Su Majestad el rey llegó acompañado del embajador de España en París, señor Quiñones de León, que llegó ayer por la mañana para acompañar al monarca en su viaje a Burdeos.*

*La reina doña Cristina fue acompañada de sus damas, y el general Primo de Rivera llegó con el ministro de la Guerra y el gobernador civil, en el coche de éste.*

*Formaban en la amplia explanada del magnífico cuartel, el regimiento de Ingenieros, una compañía de Sicilia y una batería de artillería.*

*Pronunciaron discursos el teniente coronel Sanz, que mandaba accidentalmente la comandancia de Ingenieros; el capitán general de la región, señor Sánchez Ocaña; el alcalde de San Sebastián, don José Elósegui, y el Jefe del Gobierno, don Miguel Primo de Rivera.*

*Hecha le entrega oficial de los edificios, el obispo de la diócesis, Padre Zacarias Martínez, revestido de capa pluvial y con báculo y mitra, y asistido por el arcipreste de Santa María, señor Embil, procedió a la bendición de los cuarteles. Terminada la ceremonia, varios sacerdotes se distribuyeron por los cuarteles para proceder a la bendición de cada una de las dependencias.*

*Seguidamente se impuso a la bandera del Regimiento la Gran Cruz de Beneficencia por méritos obtenidos en la campaña de Africa".*

El acto terminó con una parada militar.



El puer



# nte de Espartxo

## El puente de Espartxo



Saliendo de Loiola, dirección Martutene, nos encontramos con un nuevo puente que en la actualidad no cumple las misiones para las que fue concebido o, dicho de otra forma, que en la actualidad cumple misiones muy superiores a aquellas para las que fue diseñado: el puente de Txomin-enea.

Desde antiguo, en este pequeño puerto fluvial existía un paso *“estrecho y bastante artesanal”* para unir ambas orillas, que era conocido como *“Puente de Espartxo”* debido al antiguo caserío existente en lugar muy próximo, en el mismo vértice de las antiguas jurisdicciones de Altza y San Sebastián, en cuya fachada sur destaca una figura mitológica. La ortografía del caserío, y por tanto la del puente, podemos encontrarla en las formas siguientes: Esparchu, Espartxoko, Espartxuene y Esparta.

Al comenzar la segunda década del siglo XX se pensó en terrenos cercanos a este lugar como los más adecuados para construir un edificio destinado a sanatorio y coincidiendo con la celebración en San Sebastián del II Congreso Español Internacional de la Tuberculosis, al que acudieron especialistas de todo el mundo, el 15 de septiembre de 1912 se procedió a la inauguración del nuevo Sanatorio de Nuestra Señora de las Mercedes, actualmente ocupado por *“Los Traperos de Emaus”*.

Como la servidumbre del Sanatorio, al que se esperaba acudiera numeroso público, no podía ser atendida por el ya citado primitivo puente, ya que había que pasar por él para llegar hasta la nueva institución sanitaria a través de la carretera de Txomin-enea, se encargó al señor Gurruchaga, autor del proyecto y de la obra del Sanatorio, que diseñara el nuevo paso sobre el Urumea que, una vez construido, resultó *“un bonito puente de vigas rectas de hormigón”* que pronto comenzó a ser conocido como *“el Puente del Sanatorio”*.

Tanto la nueva casa como sus accesos y, por ello, el puente, fue costeado por don Eugenio Insausti, testamentario de doña Cándida Ibar.

Para el acto inaugural del 15 de septiembre, el Comité del Congreso antituberculoso hizo que desde las nueve de la mañana, cada diez minutos, salieran tranvías conduciendo a los invitados. *“En Chomin enea se abandonaban los tranvías y varios mástiles con banderas señalaban el nuevo puente y el principio de la hermosa carretera, construida, así como por arte de encantamiento, en brevísimo tiempo”*.



Fueron numerosos los carruajes dispuestos por el Comité para conducir a los invitados hasta el Sanatorio, y además de éstos se reunieron allí muchos automóviles y muchísimos carruajes particulares.

En la amplia plazoleta situada frente a la nueva casa de salud, el Comité organizador del Congreso recibió a sus invitados y la banda de Sicilia amenizó el acto con distintas músicas.



*“Dominaba el bello sexo luciendo elegantísimas toilettes, y para las once el aspecto de aquellos deliciosos parajes no podía ser más brillante y hermoso. Los fotógrafos de los periódicos ilustrados se despacharon a gusto tirando numerosas placas”.*

A las once llegaron el rey Alfonso XIII y la reina Victoria Eugenia acompañados de su séquito, siendo saludados por el doctor Castañeda. Inmediatamente, don Melitón Pagola, párroco de Alza, territorio al que en aquellos momentos pertenecían los terrenos en cuestión, procedió a la bendición del edificio.

Mientras el señor Gurruchaga, responsable del proyecto y director de la obra, era muy felicitado por todos los asistentes, el párroco se revistió para celebrar una misa en el altar instalado en uno de los laterales de la campa, ayudado por los señores Pérez Leazategui y Manuel Vidaur. Todo el entorno estaba adornado por profusión de flores y plantas y el altar coronado por una imagen de la Virgen de las Mercedes, bajo cuya advocación comenzaba su andadura el Sanatorio.

Terminada la ceremonia religiosa se visitaron todas las dependencias, se pronunciaron los discursos de rigor y se ofreció un lunch a todos los asistentes.

Al mediodía se regresó al centro de la ciudad utilizando los mismos medios de transporte que a la ida, y el nuevo puente de *“Chomin enea”* conoció su primer día de ajetreo, que sería tan solo un juego de niños comparado con el tráfico que le esperaba apenas unas décadas más tarde.

El puente de

# El polígono 27

## El puente del polígono 27

123





Terminamos nuestro recorrido en Martutene, haciendo mención de los dos puentes que encontramos en dicho barrio, al margen de una pequeña pasarela existente en las proximidades de Astigarraga, tan solo para el paso de peatones.

En la década de los setenta y los ochenta comenzó a despuntar el gran desarrollo industrial del polígono conocido con el número 27, en el citado barrio de Martutene, siendo varios los colectivos que, desde 1981, solicitaron la construcción de un vial y un puente sobre el Urumea que uniera este territorio con las zonas más próximas, dando rapidez al servicio y evitando los permanentes atascos de tráfico.

Así las cosas, con fecha 9 de agosto de 1983, el Ayuntamiento encargó el estudio de su construcción al ingeniero de caminos don Juan José Arenas de Pablo quien presentó la correspondiente Memoria el año 1985, comenzando las obras el 30 de octubre de 1989.



Los trabajos fueron dirigidos por el ingeniero Joaquín Oroz Benedicto, pero problemas técnicos y económicos paralizaron la obra en varias ocasiones, siendo la más importante la que se produjo desde julio de 1990 hasta julio de 1991.

El puente de tablero doble, de hormigón pretensado con una pila intermedia en el centro del río, fue abierto al tráfico el 29 de octubre de 1993, al mismo tiempo que el vial anexo. Construido por la empresa Cubiertas y MZOV el puente tiene 57 metros de largo y 180 el vial. El presupuesto total de la obra fue de 417 millones, repartidos como sigue: 127 el vial, 39 el encauzamiento del río y 251 el puente. El 50% del presupuesto fue costado por los propietarios de las empresas establecidas en el área de influencia.

Por su proximidad con algunos caseríos que existieron en terrenos cercanos, el puente también es conocido como Torrua Zahar (Torruazar) y Lugañene. Lugañene es actualmente la sede del Club de Remo Donosti-Arraun.

*El puente*



# de Martutene

*El puente de Martutene*





Iñaki Miguel

Hasta el 15 de junio de 1993, fecha en la que se aprobó la denominación del Paseo que lleva su nombre, la palabra Martutene no aparecía en el callejero oficial de la ciudad, si bien es cierto que desde antiguo era conocido el barrio así llamado. Recibía su nombre por el caserío ubicado en la zona y abarcaba desde el antiguo distrito de Amara hasta Sarrueta, que pertenecía a Altza. Junto a este caserío, estanco y taberna, antaño se celebraba la fiesta de la Virgen de las Mercedes, 24 de septiembre. Como era habitual que en esta fecha

se sufrieran fuertes lluvias, la Virgen recibía popularmente el nombre de Putzuzulo. Puesto que todo cuanto rodeaba al caserío era conocido con el nombre del mismo, también el puente próximo comenzó a llamarse de igual forma. Sobre su construcción no encontramos otros datos que una carta fechada el 7 de marzo de 1846, firmada por José Francisco Aguirre Miramón y dirigida al alcalde de San Sebastián: *“... vecino concejante... en nombre de los demás habitantes de Loyola y parte alta del barrio de Amara... que como del puente de madera llamado De la Peña del caserío de Martuluena o Martutene, días pasados se cayó al tiempo que pasaba por él una mujer de la Villa de Astigarraga y por poco no ocurrió una desgracia lamentable, porque se sostuvo en largo rato al aire agarrada a una de las maderas a la hora de la marea llena, que si hubiera caído a otra hubiera perecido indudablemente... y como desde que ocurrió esto, está sin habilitar el paso y muy expuesto que alguno que no sabe su estado perezca de noche... en esa atención eleva a Vd. la súplica de que*



*quiera dignarse tomar la disposición que crea oportuna para el bien de este vecindario y demás habitantes, pero debo advertir a Vd. que desde 1841 que se construyó el nuevo, se han tenido que hacer posteriores reparaciones, porque como está a la sombra de la peña, hay mucha humedad y se pierde el maderamen... y por este motivo, continuamente resultan gastos, pudiendo evitarse de una vez, haciendo Vd. el sacrificio de aprobar unos 670 reales, pues con esto se podría hacer el camino cortando la peña a barrenos y evitando gastos y peligros".*

*El puente*

El puente de Rib

# Riberas de Loiola

131



*El puente de Riberas de Loiola*



Casi doscientos años después de las primeras noticias sobre la existencia de un puente entre Loiola y Egia y treinta después de la última revisión del Plan General de la ciudad, en 1988 se puso sobre la mesa la necesidad de un nuevo estudio del mismo. Sobre el plano surge un San Sebastián con posibilidades desconocidas en la etapa anterior. Un nuevo trazado de la autovía que la convierte en cinturón de servicio casi exclusivo de la ciudad, la urbanización de las riberas de Loiola y su integración en el centro a modo de continuo urbano, la necesidad de superar barreras como el Urumea y su canalización en la zona de Osinaga, conducen al planteamiento de construir un nuevo puente cuyo objetivo principal sea la jerarquización de la red para hacerla más clara y funcional, a la vez que dirigir el tráfico de forma que se logre un mallado interno de carácter urbano. Se trataba de evitar el desarrollo inconexo de Loiola, liberando las áreas altamente densificadas.





Algunas metas de aquel proyecto ya son realidad a la hora de redactar las presentes líneas: el encauzamiento del río, el paseo que lo bordea frente a Mundaiz y los 240.000 metros de terreno edificables de las riberas que vemos remover para unas obras en marcha. El sexto puente sobre el río Urumea, presentado hoy como visión del futuro frente a los once ya existentes que recordamos en estas mismas páginas, completará una panorámica que todavía no hace demasiados años pocos donostiarras siquiera soñaban podía llegar a realizarse, sobre todo cuando podemos leer comentarios como los publicados en la prensa local de hace ahora cien años, cuando San Sebastián apenas había llegado a la Plaza del Centenario, diciendo que la ciudad había llegado al límite de su crecimiento y que solo mentes fantasiosas y nada realistas podían pensar era posible construir una sola casa más

El pue



# ente de Ergobia

## El puente de Ergobia







Más allá de los límites donostiarras, en Astigarraga, en el barrio de Ergobia, un nuevo puente cruza las aguas del Urumea desde hace por lo menos cinco siglos.

Como ocurre con otros muchos lugares pertenecientes a distintas jurisdicciones en los que intervienen derechos varios, las noticias que frecuentemente aparecen sobre este lugar son referentes a litigios sobre peajes y responsabilidades de su mantenimiento entre los señores de Murgia y la villa de San Sebastián.

Los datos más antiguos datan del año 1518 y sabemos que tras por lo menos un siglo de pertenencia a la Casa de Murgia, en 1578 esta familia perdió sus derechos de peaje.

Mientras los pleitos seguían su curso el puente fue construido de madera motivo por el que, como hemos visto en otros casos, su desgaste era permanente y, por ello, el costo de sus continuas reparaciones excesivo para las arcas de cualquier municipio de la época.

Una riada producida a comienzos del siglo XVIII y que destruyó el puente, motivó el que la Diputación acordara construirlo de piedra. Las obras no comenzaron hasta 1729 tanto por su elevado costo como por las gestiones que fue necesario hacer con todos los Ayuntamientos afectados. Los planos fueron debidos al arquitecto Sebastián de Lecuona y la obra fue realizada por el maestro cantero Manuel de Ejea.

La estratégica importancia del puente estaba en el hecho de encontrarse ubicado en el Camino Real que desde Andoain, por Urnieta y Hernani, llegaba hasta Astigarraga siguiendo hacia Oiartzun. Este interés por el mismo se perdió a mediados del siglo XIX al desviarse la carretera hacia San Sebastián (Andoain -Oria -Lasarte-San Sebastián-Pasajes).

El puente actual, de perfil alomado, pavimentado con asfalto y de planta triangular, tiene tres arcos con 11,85, 17,70 y 12,70 metros de luz respectivamente, con dos pilas de cinco metros de anchura cada una.



# Bibliografía

*"Arquitectura Pública en la ciudad de San Sebastián"*, M.<sup>a</sup> del Carmen Rodríguez Sorondo.

*"Behin Batean Loiolan"*, Félix Elejalde Aldama.

*"Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián"*, Instituto Dr. Camino.

*"Del San Sebastián que fue"*, Juan María Peña Ibáñez...

*"Gestión del Municipio de San Sebastián"*, Baldomero Anabitarte.

*"Historia de San Sebastián"*, del Dr. Camino.

*"San Sebastián-Donostia"*, D. Luis Murugarren.

*"Tratado de Molinología"*, D. Antxon Aguirre Sorondo

Archivo Municipal de San Sebastián.

Boletín Municipal de Información.

Prensa local:

*"El Diario Vasco"*,

*"El Pueblo Vasco"*,

*"La Constancia"*,

*"La Voz de España"*,

*"La Voz de Guipúzcoa"*,

*"Unidad"*.

Revista *"Euskal Erria"*.

Revista *"Vida vasca"*

Revista *"San Sebastián"*.



Este libro se acabó de imprimir el  
19 de Enero víspera y puente  
de la fiesta de San Sebastián







*Los Puentes a*

