

VIEJOS PROYECTOS DE REFORMA DEL PUENTE DE SANTA CLARA (1917-1925)

Ana M^a Benito Domínguez

En los primeros años del siglo XX, la estructura del río Oiartzun a su paso por Rentería era muy diferente a la que ahora conocemos. Por una parte el cauce del río no se hallaba canalizado, describiendo un curso mucho más sinuoso que el actual como corresponde a un río en su desembocadura. Por otro lado existían solamente dos puentes de obra a la altura del casco urbano de Rentería, el de Ugarriza, que partía de la Alameda pequeña para comunicar con la carretera de Lezo, y el de Santa Clara, ambos quedaban incluidos en el espacio de influencia de las inundaciones en las avenidas del río Oiartzun.

En 1915 habían terminado las obras de reforma de la travesía de Rentería, generando una calle amplia y de espléndidas alineaciones además de iniciarse la canalización del río Oiartzun, obteniéndose una limpieza de su lecho, evitando con ello el peligro que suponía para los vecinos, en época estival, el fango y demás materias en descomposición que aparecían constantemente en su cauce.

A continuación de la Alameda, donde por el lado de Irún se dieron por terminadas las obras de reforma y desviación de la travesía, se situaba el llamado puente de Santa Clara, junto a la hoy desaparecida capilla de Santa Clara, de la que tomaba el nombre. Tenía estructura en "dos d'ane", es decir elevada, en arco, con el lomo peraltado, con zona de rodadura estrecha, teniendo por tanto escasa visibilidad y continuo tráfico de carruajes y automóviles además de peatones, principalmente niños que se dirigían al colegio de la Cruz, lo que era la causa de frecuentes accidentes.

Como complemento de esas obras citadas se planteaba la necesidad de mejorar la estructura de este puente pero no se inician los trámites hasta 1917, cuando una desgracia personal fue el detonante de la petición de reforma desde el Ayuntamiento a la Diputación.

La dirección de Caminos formuló en ese año un proyecto de reforma y ampliación que dejó sin ejecutar porque era más urgente acometer el del ensanche de Irún. Por su parte el Ayuntamiento acordó destinar un presupuesto para el próximo año para el citado puente.

En 1918, la Dirección de Caminos Provinciales realizó el primer proyecto para la reforma del puente en base a un presupuesto de 29.267.55 pts. Éste consistía en una simple modificación del existente, bajo la base esencial de no tocar el puente en cuanto a sus secciones de desagüe, se ensanchaba la zona de rodadura y se creaban amplios espolones donde sin peligro de los automóviles pudieran transitar los peatones. Se mejoraban las condiciones de visibilidad levantando las rasantes de acceso al mismo con objeto de aumentar el campo visual, *consiguiendo fuera éste de 40 metros a uno y otro lado del puente para objetos que solo levanten del suelo 0,50 metros y hasta 50 metros cuando la elevación fuera de 0,80 metros*, tal y como consta en la documentación existente en el *Archivo Histórico de Rentería*.

Esta solución no fue aceptada por el Ayuntamiento ya que a éste le correspondía hacerse cargo de las indemnizaciones correspondientes y los propietarios de aguas arriba y abajo del puente exigían por los daños que esta reforma les suponía, la expropiación total de las citadas fincas.

Teniendo en cuenta lo anterior la Comisión Provincial encargó a la Dirección de Caminos en 1920 el estudio de una nueva solución de sustitución total del viejo puente por otro que tendiera a un plano más bajo que el existente.

Este anteproyecto planteaba rebajar la cota del puente del momento que era de 10,92 metros hasta llegar a 9,80 metros, es decir se enrasaba en una horizontal 1,12 metros más baja que el punto más elevado del antiguo puente, con lo que se mejoraban las condiciones de acceso al nuevo puente. Su estructura, igual que la del existente, se organizaba en dos tramos de la misma luz utilizándose por tanto la pila central que había. Se proyectaba construir en hormigón armado, con un ancho de 12 metros, repartidos en 8 metros de firme y espolones volados de 2 metros a cada lado, ensanchándose sobre el existente, que sólo tenía 7,50 metros. El presupuesto total incluyendo obras y expropiaciones ascendía a de 52.646 pts.

Plano de situación del proyecto de ensanche del puente de Santa Clara (Archivo del Servicio de Puertos de Gipuzkoa).



Ante la exposición al público del citado proyecto que realizó el Ayuntamiento para las posibles reclamaciones, los implicados, principalmente la Papelera Española, Aceros al Horno eléctrico y la Sociedad de Tejidos de Lino, no tenían inconveniente a la realización del proyecto siempre que se mantuviera el paso hacia sus propiedades

En 1921 se realizó un nuevo proyecto, como figura en el *Archivo del Servicio de Puertos de Gipuzkoa*, que planteaba básicamente la necesidad de rebajar el lomo del puente para resolver el problema de visualidad, que debía complementarse con un ensanche del mismo puente y su avenida del lado de Irún.

Este objetivo, según la Dirección de Caminos, se podía alcanzar de dos formas diferentes que coincidían esencialmente con los dos proyectos anteriores:

1ª solución: sustituyendo el existente por otro que debía tender a un plano más bajo, rebajando por tanto la rasante del viejo puente con lo que se mejoraban las condiciones de acceso y visibilidad.

2ª solución: consistía en dejar inalterable el puente, rebajando su lomo solamente en 0,40 metros, levantar las rasantes de acceso al puente, elevando sus avenidas paulatinamente para reducir la pendiente y contra-pendiente que en el centro del puente se formaba consiguiendo ampliar el campo visual casi tanto como en la primera solución.

La Dirección de caminos se inclinaba por esta última opción teniendo en cuenta que era:

– Más económica por limitarse al ensanche del puente en su parte destinada a los peatones, pues la primera solución exigía la construcción de un puente nuevo.

– No afectaba al cauce del río Oiartzun por tanto no originaría reclamaciones de industriales y propietarios ribereños.

Consecuencia de esta solución era la pequeña modificación que se exigía en los accesos a ciertas casas próximas al puente que no causaba perjuicios a los propietarios, puesto que la Administración se ocuparía de la construcción de estos accesos.

En 1922 se reunieron en el Ayuntamiento, las fuerzas vivas de la villa integradas por la corporación municipal, la junta de mayores contribuyentes y los industriales de la localidad acordando apoyar el proyecto de 1920, es decir el de reforma total del puente, oponiéndose por tanto a lo decidido por la Comisión Provincial, argumentando lo siguiente:

– La Alameda perdería seguridad y belleza a consecuencia de la elevación de la rasante de la carretera.

– Dificultades de acceso por el desnivel a los comercios de las plantas bajas de las casas e industrias así como a las fincas al otro lado del puente y a la Papelera Española.

– Problema con las avenidas, ya que la carretera formaría un dique por la elevación de su rasante en el punto de confluencia con la plazoleta situada junto a la ermita de Santa Clara.

Pese a esto la Comisión Provincial continuó sus gestiones con el objetivo de realizar la segunda propuesta, para ello analizó las reclamaciones efectuadas por los propietarios de los terrenos afectados en la construcción del puente. La mayoría alegaba dificultad para el acceso a la planta baja de las casas de la calle Alameda y una depreciación de las fincas al quedar por debajo de la carretera, como bodegas. La Sociedad de Tejidos de Lino exponía que se produciría la elevación de nivel en las aguas que circulaban por el canal de Beingoerrotta, vía principal de inundación de la fábrica. La Papelera Española alegaba que en época de inundación buscarían las aguas salida por su propiedad. La Caridad Cristiana, propietaria del colegio de la Cruz, se resentía de la ocupación de terreno a lo largo de las fachadas y pérdida de independencia de la finca ya que iba a quedar a un nivel inferior al de la carretera.

Dictaminando inapropiadas para la fecha estas reclamaciones se declaró la necesidad de ocupación de los terrenos por parte del Gobernador Civil de la Provincia.

Ante esto el Ayuntamiento, a primeros de 1923, presentó recurso de alzada a la resolución anterior, que fue desestimado por Real Decreto del Ministro de Fomento.

En 1924, la Diputación de Guipúzcoa, tenía incoado expediente de expropiación forzosa de las fincas que era preciso ocupar con las obras de reforma. En el momento de efectuar las valoraciones surgieron ciertas divergencias con los propietarios, no llegándose a acuerdo, por lo que el Juez de Primera Instancia designó al arquitecto Domingo Aguirrebengoa como perito tercero. La Administración se comprometía a construir a sus expensas las rampas o gradas necesarias para salvar el desnivel provocado por la rasante de la carretera respecto a ciertos inmuebles. En el caso de la Papelera, Diputación se obliga a reconstruir el muro de cierre de la fábrica y a elevar los muros laterales de los depósitos de agua, abonándole por expropiación 5.253 ptas.

Por fin, tras años de problemas, la obra de ensanche del puente fue adjudicada al contratista Azúa procediéndose a la inauguración de éste el 24 de julio de 1925 con ocasión de las fiestas de las Magdalenas.

Alzado del puente de Santa Clara según el proyecto de ensanche del mismo (Archivo del Servicio de Puertos de Gipuzkoa).

