



# Proyectos de las obras del *Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa, "El Topo", a su paso por Errenteria: 1902-1923.*

ANA M<sup>a</sup> BENITO DOMÍNGUEZ

## Introducción

En 1902, Errenteria era un municipio que poseía un significativo tejido industrial, con empresas como la Fabril Lanera, la Fábrica de Lino o la Papelera Vasco-Belga.

Por otro lado, en su amplio término pervivía una población diseminada, con múltiples caseríos que continuaban desarrollando una actividad agrícola-pastoril.

En torno a la iglesia parroquial se extendía el casco urbano, donde se asentaba el grueso de los habitantes.

En torno a este núcleo existía una extensa vega formada por huertas, manzanales, terrenos de cul-

tivos y zona marismeña. Esta había sido generada por el curso del río Oiartzun, principalmente con la vega de Iztieta, así como por los arroyos que desembocan en él. De este modo, descendían del entorno montañoso el de Gaztaño o el de Pontika, también denominado de Pekín o de las Ventas, por hallarse en el camino de Ventas de Astigarraga. Este último iba a tener relevancia en los proyectos de ferrocarril que a continuación expondremos.

En esa época estaba de actualidad el saneamiento de las zonas marismeñas originadas por los ríos vascos. Así ocurría con el Urumea a su paso por Amara, donde se planteaba el encauzamiento de este río, entre 1895 y 1940, para desecar, posteriormente, las

marismas. De este modo, los terrenos ganados formarían el ensanche de la ciudad<sup>1</sup>.

Algo similar ocurría en Hondarribia con la desecación de las marismas del Bidasoa y sus afluentes, a partir de mediados del siglo XIX y primera mitad del XX. En la bahía de Txingudi se levantaron *lezones*, canales de drenaje y muretes para encauzar las aguas. Los conocidos como cerrados, eran zonas marismeñas que fueron balizadas, para, a continuación, ser drenadas y desecadas. De este modo, permitirían la formación de huertas y, lo que era más importante, terrenos urbanos e industriales<sup>2</sup>.

### Proyecto de ferrocarril de 1902

En 1902, por orden de Manuel Martí, concesionario de la *Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa*, el ingeniero Luciano Abrisqueta elaboró el proyecto (memoria, plano y presupuesto) de construcción de esa vía férrea, que fue aprobado por Real Orden de 4 de enero de 1902<sup>3</sup>.

En un primer momento, la Compañía del Ferrocarril planteó hacer la central receptora y generadora de fuerza, así como las cocheras y talleres, en jurisdicción de Oiartzun. Finalmente, debido a las acertadas gestiones del alcalde de Errenteria se consiguió cambiar el plan inicial, para que dichas dependencias se construyeran en esta última población<sup>4</sup>.

El ferrocarril era un pequeño tren, tanto por longitud como por ancho de raíl, ya que era del tipo vía métrica, es decir, de un metro de anchura. Éste tendría que llegar a Errenteria atravesando un túnel de 501,90 m, seguido de otro tramo horizontal, con otro túnel de 36 m. Desde éste descendería hasta la estación de Errenteria, situada cerca de la ermita de la Magdalena, mediante dos viaductos metálicos, que dejarían bajo ellos a la carretera y al arroyo de Pontika<sup>5</sup>.

El ingeniero Abrisqueta, además, planteaba la necesidad de efectuar la desviación de ese curso

de agua, así como el saneamiento de la marisma que existía en su desagüe, en el barrio de la Magdalena. Para efectuar este trazado contaba con la conformidad de todos los propietarios interesados. El resto del proyecto, que había sido presentado por Manuel Martí el 14 de marzo de 1902 al Consistorio, quedaba de la siguiente manera:

*Las comunicaciones a la estación se establecen por una gran Calle nueva desde la plaza de la Carretera atravesando la huerta de D<sup>a</sup> Francisca Alday de Elósegui con cuya autorización cuenta, y por una escalinata establecida en el encuentro de la carretera de las Ventas y de la Calle de La Magdalena.*

*Se establece además un gran patio de servicio de la Estación... alineación de la actual carretera de las Ventas.*

*Esta calzada y la Calle de la Carretera se salvarán con puentes de hierro<sup>6</sup>.*

La Comisión de Obras y el arquitecto municipal informaron favorablemente sobre este proyecto, ya que consideraban que iba a repercutir en el bienestar de los ciudadanos<sup>7</sup>:

*El proyecto incluía el aprovechamiento de la marisma de Pontica, mediante la desviación del actual cauce de este nombre desde cerca del pontón inmediato a la fábrica Lanera hasta el de la Carretera provincial y la apertura de otro nuevo inmediato al escarpe de los terrenos de Morronguilleta que ha de constituir su margen izquierda.*

El Consistorio consideraba que *la reducción de una marisma totalmente improductiva y malsana a terrenos laborables o de construcción produce un beneficio positivo a la población aumentando en riqueza... Por ello proponía ceder los terrenos saneados en compensación de otros que proyecta ocupar para la realización de las obras de ferrocarril. Este proyecto permitiría crear vías públicas amplias y cómodas de acceso a los edificios que tiene que construir para servicios de la empresa<sup>8</sup>.*

1 SADA, Javier: "Amara, el proyecto de Horacio Azqueta". *Diario Vasco*: 02.10.11.

2 BENITO DOMÍNGUEZ, Ana María: *Estudio Histórico del Puerto de Hondarribia*. Vitoria-Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2010, pp. 67-71.

3 OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: *El "Topo" 1912-2012. Primer centenario de un pequeño ferrocarril internacional*. Proyectos Editoriales, D.L. 2012, p. 35.

4 AME (Archivo Municipal de Errenteria): D-6-2-2.

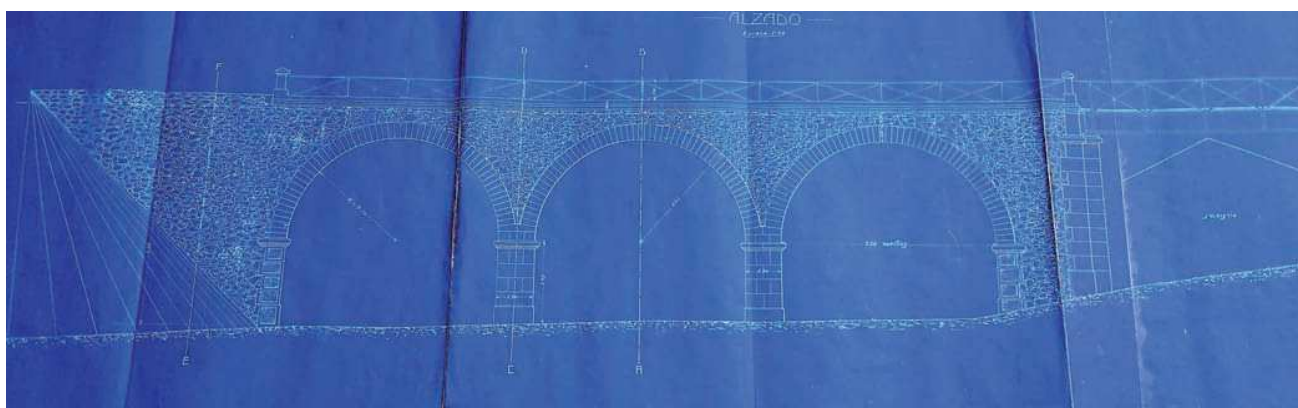
5 OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: *Op. cit.*, p. 37.

6 AME: D-6-2-1.

7 *Ibidem*. Que había sido remitido por la Oficina de obras Publicas a los efectos del artículo 16 de la Instrucción de 20 de Agosto de 1883.

8 *Ibidem*.





Alzado del Proyecto de obras del paso de la calle de la Magdalena del ingeniero Horacio de Azqueta. 31 agosto 1910. (AME: D-6-2-2).

Para efectuar el trazado de la línea del ferrocarril a través de la marisma, formada por el curso del arroyo de Pontika, era necesario expropiar diversos terrenos *de helechal y jaral, argomal, labrantío, huerta, terreno solar, manzanal, finca herbal...* Para ello, se elaboró una lista de diez propietarios interesados en la expropiación de sus terrenos, entre ellos Eustaquio Inciarte, Marcial Berrondo y los herederos de Teodoro Gamón. A los que se les añadirían quince propietarios más como Camilo Deportere, de Bélgica<sup>9</sup>.

Al respecto hay una Disposición del Gobernador Civil, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia el 5 de noviembre de 1902, sobre la ocupación de terrenos solicitada por el ingeniero Abrisqueta, según replanteo aprobado por orden de 8 de julio de 1902. Dado que no había habido ninguna reclamación durante el plazo de publicidad, según el artículo 18 de la ley de Expropiación, se declaraba la necesidad de esa ocupación<sup>10</sup>.

Desde la fecha de ese proyecto hasta que se inaugurara el servicio de trenes en 1912, el proyecto de construcción de la vía del ferrocarril a su paso por Errenteria iba a sufrir diversas modificaciones. De ellas daremos cuenta a continuación.

### Modificación del proyecto del ferrocarril: 1910-1912

Por diversos motivos, pero, principalmente debido al encarecimiento de los terrenos que la Compañía del ferrocarril había previsto expropiar en Donostia, en concreto en Ategorrieta y alto de Miracruz, se decidió plantear otro proyecto.



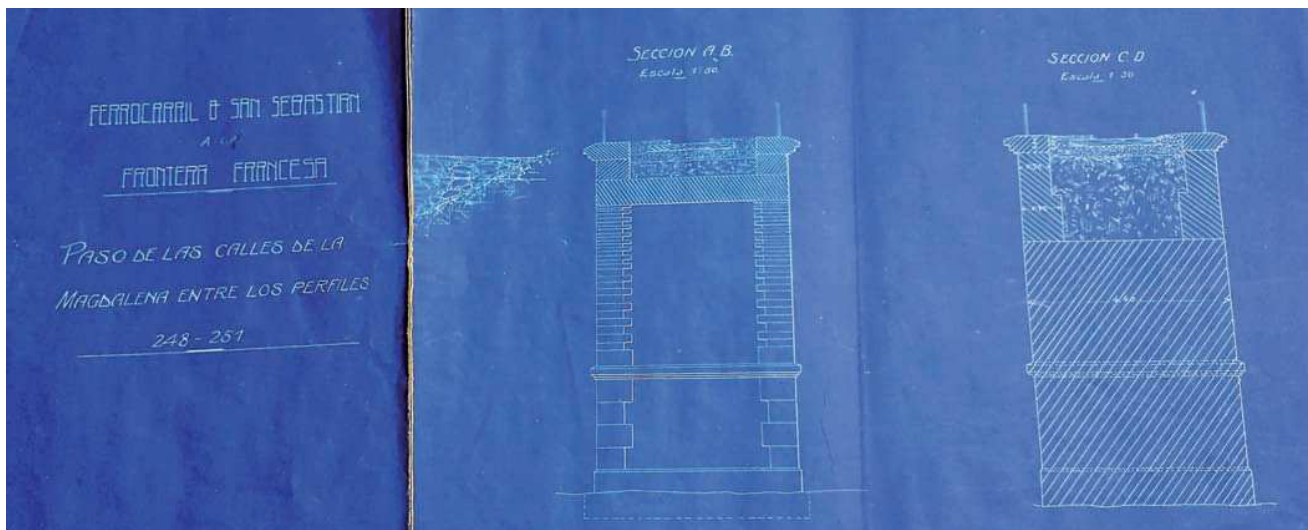
Fotografía actual del viaducto que se había proyectado por Horacio de Azqueta en 1910. (Fotografía: Ana M<sup>a</sup> Benito Domínguez).



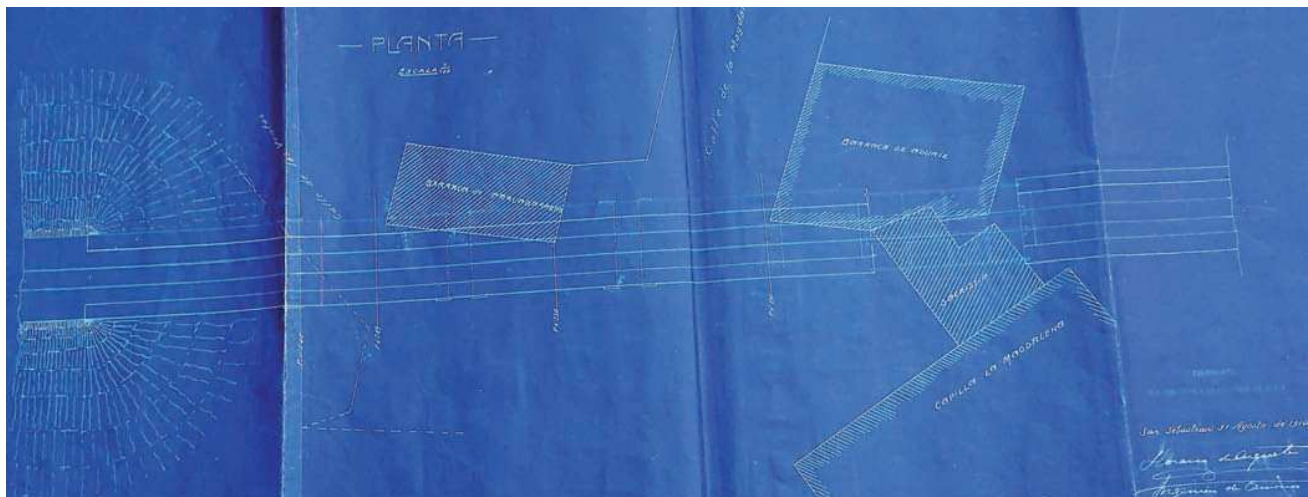
Edificio de la ermita de la Magdalena, cuya sacristía permanece debajo del viaducto proyectado por Horacio de Azqueta en 1910. (Fotografía: Ana M<sup>a</sup> Benito Domínguez)

<sup>9</sup> *Ibidem*.

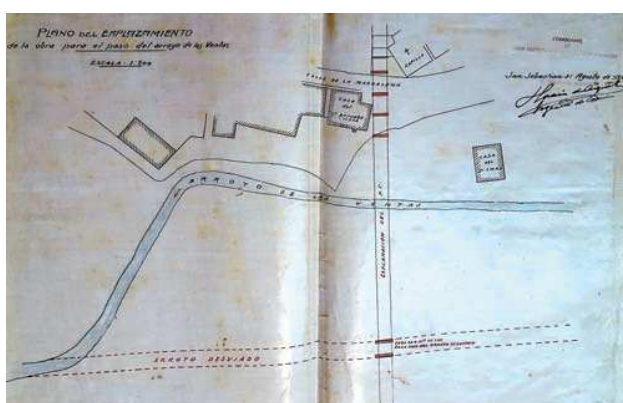
<sup>10</sup> *Ibidem*.



Secciones de los pilares del viaducto del *Proyecto de obras del paso de la calle de la Magdalena* de Horacio de Azqueta. 31 agosto 1910. (AME: D-6-2-2).



Planta del *Proyecto de obras del paso de la calle de la Magdalena* de Horacio de Azqueta. 31 agosto 1910. (AME: D-6-2-2).



*Plano del emplazamiento de la obra para el paso del arroyo de las Ventas*. 31 de agosto de 1910. Horacio de Azqueta. (AME: D-6-2-2).

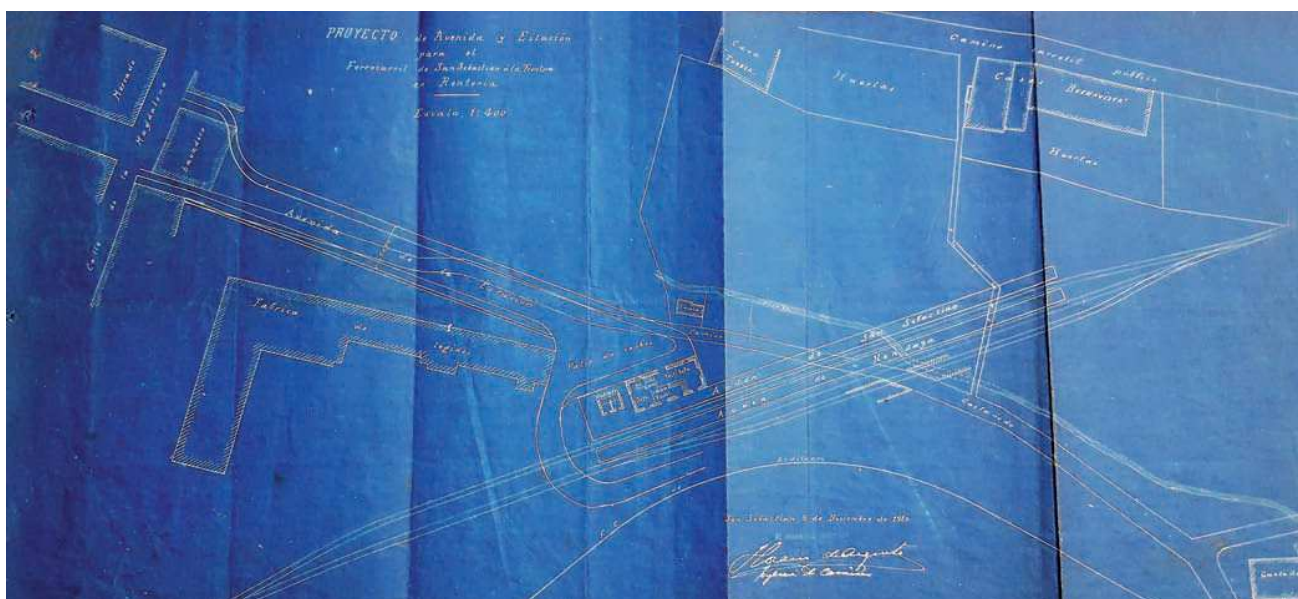
Este nuevo trazado discurriría por Loiola, Pasaia y Errenteria. Fue redactado por Manuel Alonso Zabala: *Ferrocarril de San Sebastián a Irún y frontera francesa, proyecto de variación de la primera sección*, 1909 y aprobado por el Ministerio de Fomento mediante Real Orden de 22 de marzo de 1910<sup>11</sup>.

El nuevo proyecto para el paso de las vías por el término de Errenteria lo iba a efectuar, en esta ocasión, otro ingeniero de caminos, Horacio de Azqueta, el 31 de agosto de 1910. Este, también, iba a presentar en 1913 el *Proyecto de Ensanche de las Marismas en Donostia*, donde se planteaba la desviación del curso del Urumea, para generar el actual Ensanche de Amara<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: *Op. cit.*, pp. 38-39.

<sup>12</sup> SADA, Javier: "Amara, el proyecto de Horacio Azqueta". *Diario Vasco*: 02.10.11.





Proyecto de avenida y estación para el ferrocarril de San Sebastián a la Frontera en Rentería. 6 de diciembre de 1910. (AME: D-6-2-2).

El diseño del ferrocarril por Errenteria, a diferencia del anterior proyecto de 1902, sustituía los viaductos metálicos por obra de cal y canto.

Este proyecto constaba, por un lado, de las obras del paso de la calle de la Magdalena. Éstas consistían en la construcción de un viaducto de tres grandes arcos de 7,50 m de luz. En planta se aprecia cómo afectaba a varios edificios existentes, principalmente a la sacristía de la ermita de la Magdalena, que quedaría en parte bajo el trazado de la vía, como se puede apreciar actualmente. Así como a la barraca de Aduriz, en el paso más cercano a la estación. En su lugar, en parte, posteriormente se construiría el edificio del cuartelillo de la Guardia Civil, actualmente Biblioteca Municipal. La obra del tren también afectaba a la barraca de Antonio Arruabarrena, que se tenía que achaflanar<sup>13</sup>.

Por otro lado, el mismo ingeniero diseñaba, en la misma fecha, el Proyecto de desviación del paso del arroyo de las Ventas en la Magdalena, más conocido en Errenteria por arroyo de Pontika. Éste se salvaría mediante un túnel de 4 m de luz por donde discurriría el arroyo desviado<sup>14</sup>.



El caserío Gaztañedo en la actualidad, junto al edificio de las cocheras del Topo. (Fotografía: Ana M<sup>a</sup> Benito Domínguez)



Fotografía actual con la estación a la derecha y el paso hacia el caserío Gaztañedo y actualmente hacia el barrio Gaztaño. (Fotografía: Ana M<sup>a</sup> Benito Domínguez)

<sup>13</sup> AME: D-6-2-2. Los concejales con el arquitecto municipal Ramón Cortázar se trasladaron al punto en que ha de emplazarse el viaducto (con su forma y dimensiones de sus pilas, estribos y arcos) que salve la calle de la Magdalena... y constatan que no se señalaba en el plano las porciones de barraca y huerta, pertenecientes a los Herederos de don Antonio Arruabarrena, que es necesario achaflanar para que se efectúe en buenas condiciones el tránsito de vehículos por la calle Camino de Pekín, modificación a que se avino la empresa concesionaria del ferrocarril... Tras la información de esta visita se aprobó el plano con las variaciones apuntadas... con tinta carmín...

<sup>14</sup> Ibídem. Existe un plano de este mismo proyecto de unos meses posterior, de 6 de noviembre de 1910, que también se publica en este artículo.







Imagen actual de las viejas cocheras de la estación del Topo, insertadas entre el barrio Gaztaño y el antiguo cementerio. (Fotografía: Ana M<sup>a</sup> Benito Domínguez).

*cación la plaza del mercado con el patio de coches donde se proyecta el edificio de la estación; siendo necesario dar bastante amplitud a la entrada de la avenida se solicita al mismo tiempo de ese ilustrísimo Ayuntamiento haga por su cuenta el derribo del lavadero actual para convertir la superficie por él ocupada en plaza pública, entregando como compensación la Compañía al Ayuntamiento las plazas y la avenida una vez construida...*

Para diseñar la futura *Avenida de la Estación*, se tomaba como base el sendero que discurría hacia a Gaztañedo, caserío que será el origen del actual barrio Gaztaño. Ese camino que subía desde el lavadero, existente al inicio de la calle Magdalena (actual plaza de los Fueros) se modificaba, convirtiéndose en la *Avenida de la Estación*, con diez metros de anchura. Al llegar a la altura de la estación, formaba una amplia plaza, destinada a *patio de coches*. Desde aquí, se desviaba en curva, pasando junto a la fábrica de tejidos de lino. Cruzaba las vías sin ba-

reras, para discurrir paralelo al trazado del ferrocarril minero de Arditurri (situado a varios metros por encima de donde se iba a instalar la estación).

En el plano se delineaba el edificio de la estación con: vestíbulo, oficina del jefe de estación, teléfono factor. Junto a ella iría un pequeño edificio para los retretes.

Como la futura calle discurría en parte en terrenos de la sociedad de *Tejidos de Lino de Rentería*, su director, Tomás Gastaminza, nombraba a Domingo Eceiza, *Maestro de Obras*, como perito en las operaciones de expropiación y su valoración<sup>16</sup>.

Tanto ese perito como el arquitecto municipal Ramón Cortázar serían designados para efectuar, a partir del 3 septiembre de ese año, el deslinde de terrenos que debían comprarse para el ferrocarril. Entre los interesados, además de la citada sociedad figuraban Concepción Echarte de Errenteria, así como los herederos de M<sup>a</sup> Dolores Lafoz, entre otros.<sup>17</sup>

En noviembre de 1910, el ingeniero Azqueta modificó ligeramente el planteamiento anterior para el desvío del arroyo de Pontika:

<sup>16</sup> *Ibidem*.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

*El segundo plano se refiere a la desviación del curso de las aguas del arroyo denominado de las Ventas, en el que como se ve en el proyecto se adapta lo más posible al pie del monte dando el canal curvas tales que la salida de las aguas se verifique lo mejor posible. Con arreglo a ello y de acuerdo con lo aprobado por el Ayuntamiento se ha construido el canal en la parte comprendida entre los pies de los taludes; teniendo la Compañía compradas algunas parcelas de terreno para la construcción del canal fuera de lo construido.*

*Con esta desviación se consigue el aprovechamiento de los terrenos de marismas marcados en el plano, cuyos aprovechamientos entendemos serán sumamente beneficiosos para el pueblo, consiguiéndose al mismo tiempo el saneamiento de esa parte y favoreciendo por tanto las construcciones cuya consecuencia inmediata es el aumento de riqueza para el pueblo.*

Quando la empresa del ferrocarril efectuaba las obras de desviación de ese arroyo, un vecino de la población, *el sr. Pérez* se quejaba al Ayuntamiento de que en ellas no se cumplían los objetivos de saneamiento planteados en el proyecto. Tras la inspección de las obras, la Comisión de Gobernación informaba que se había desviado *el arroyo 35 metros aproximadamente más arriba del punto convenido, describiendo el trazado una curva que perjudica notablemente el curso regular de las aguas... porque disminuye el declive del terreno y... porque hecho el cauce al pié de un desmonte, serán frecuentes los corrimientos de tierras y menudearán los gastos de limpieza del mismo... y... los perjuicios que se irrogarán a los propietarios de fincas cuyo desagüe se efectúa en el citado arroyo, cuando tengan que ampliar las conducciones hasta su nuevo emplazamiento...* Por ello se exigía a la empresa concesionaria que la obra fuese total y que no se limitase a la apertura de zanjas sin revestimiento alguno<sup>18</sup>.

Al año siguiente, en 1911, la construcción de la alcantarilla de la regata de Pekín generaba problemas con los dueños de las fincas cercanas. Así el Director Gerente de la Sociedad Anónima "La Fabril Lanera", Martín Moro, exponía que *al construirse la prolongación del ferrocarril de la costa el*

*trozo de alcantarilla sobre la regata de Pekín, algo por debajo de la de esta Sociedad, fue rota la tubería de la nuestra...y dificultaba para dar salida a las aguas sucias ya que no es posible vayan á parar a la alcantarilla a que antes lo hacían...*

Por lo que solicitaban la desviación del cauce de las aguas de ese arroyo dando salida por la segunda alcantarilla construida, ya que la primera amenazaba ruina, debido a la disminución del arco de sección, que impedía el paso de las aguas en un día de mediana crecida<sup>19</sup>.

Jerónimo Ochandiano accedía a la mejora del alcantarillado y el saneamiento del barrio de las Ventas, si le concedían los terrenos necesarios para hacer las obras de desviación del arroyo en aguas arriba. *A cambio solicitaban para el servicio de las cocheras la cantidad de un litro de agua por segundo ... así como ... el terreno hoy ocupado por el transformador próximo y que es necesario para la construcción de la avenida y patio de coches*<sup>20</sup>.

Sin embargo, el Consistorio no podía facilitar los terrenos requeridos ni tampoco podía ceder el terreno de la caseta de transformadores, porque la había solicitado su antiguo propietario.

Para evitar el total hundimiento de la alcantarilla en ruina, Ochandiano debía realizar un plano con las obras necesarias.

Para construir la calle de la estación era vital el derribo del lavadero y su traslado a otro lugar. Esta cuestión generó amplia controversia entre el Consistorio y la Compañía. En el debate entraba también la cesión de un terreno cercano al cementerio, para construir las cocheras. Después de meses de tiras y aflojas, el 20 de marzo de 1911, ambas entidades acordaron lo siguiente:

*1º El Ayuntamiento...cede en pleno dominio a la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera francesa, el terreno que la Corporación municipal posee enfrente del cementerio...:*

*Terreno erial situado en el extremo S.E. de la población y distante del casco de la misma 137,20 metros. Su superficie es de 267,67 metros cuadrados y confina por Norte con huerta perteneciente a los Sres. Herederos de Elissaltt, por Este con camino público que se dirige al Convento de Monjas Agustinas, por Sur con camino carretil que conduce a*

<sup>18</sup> *Ibíd.* Comunicaciones del 18 y 28 de noviembre 1910.

<sup>19</sup> *Ibíd.*

<sup>20</sup> *Ibíd.*



Gaztañedo y por oeste con terreno de la Compañía contratante.

2º También cede... una casita de mampostería, roble y teja, con planta baja, piso y cubierta, sita detrás de la calle de la Magdalena y parte de un terreno inmediato... Total 73,50 metros cuadrados. Limita por el Norte con el lavadero, por Este con la regata de Gaztañedo, por Sur con huerta de la Sra. Viuda de Michelena y por Oeste con el camino carretil á Gaztañedo.

3º Cesión del Ayuntamiento a la Compañía del solar del lavadero de la Magdalena, de 266,80 metros cuadrados, lindante por el Norte con la calle de la Magdalena, por Sur con la casita, por Este con la regata de Gaztañedo y por Oeste con el camino carretil a Gaztañedo.

4º La Compañía se obliga a derribar por su cuenta el actual lavadero...

5º A reconstruirlo en el solar que el Ayuntamiento facilitará en terrenos de la regata de Pekín, ateniéndose al adjunto plano...

Siendo necesaria... la construcción de una alcantarilla, la Corporación municipal se obliga a abonar el importe de esta previa liquidación de la obra...

6º Asimismo, se obliga la Citada Empresa a construir a sus expensas un patio de coches y una avenida de diez metros de anchura desde la plaza del Mercado hasta la Estación del ferrocarril, destinando al efecto 1584,40 metros superficiales, pasando uno y otra a ser propiedad del Ayuntamiento en el momento que se terminen totalmente las obras y empiece la explotación del ferrocarril.

7º La empresa está obligada a instalar en jurisdicción de Rentería los talleres donde deberán hacerse las reparaciones precisas en el material de la Compañía...

8º El Ayuntamiento se compromete á gestionar de la Superioridad la concesión de la marisma de Pekín...<sup>21</sup>

Al año siguiente de ese acuerdo, en 1912, aún no se había trasladado el mencionado lavadero, ni tampoco habían finalizado las obras de saneamiento de la marisma, por lo que Jerónimo Ochandiano solici-

taba al Consistorio ... active el traslado del lavadero de la calle de la Magdalena a su nuevo emplazamiento en la marisma de Pekín, pues de no hacerlo dificultará el transporte de los coches del ferrocarril, que llegarán muy en breve... que no se llegó a acordar la desviación del arroyo de Pontika, debe el Ayuntamiento determinarse a llevarla a cabo en bien de la higiene y la salud públicas, que ganarán notablemente alejando la regata... porque además de conseguirse el saneamiento de aquélla zona, se obtendrá la propiedad de los terrenos... la desviación, cuya primera mitad se compromete a costear la empresa del ferrocarril si el Ayuntamiento corre con los gastos del segundo tramo, que requiere la adquisición de algunos terrenos...<sup>22</sup>

Para ello, el Ayuntamiento tenía que acordar con los propietarios de esos terrenos el precio de adquisición. En estas cuestiones surgían controversias con los dueños de las fincas. Así ocurría al delinear un terreno confinante con la regata, propiedad de Ramón Illarramendi y Juan Echeveste. Para no dilatar más la obra se aceptaba su petición, aunque, a cambio, se pedía la permuta de parte de su propiedad, con objeto de que el Ayuntamiento concentre en un solo punto la suya<sup>23</sup>.

Los propietarios de las fincas ponían como condición al Ayuntamiento que no edificase en los terrenos ganados a la marisma y que no los enajenase posteriormente. Además, proponían que se destinasen a tendedero de ropas, ya que allí iba a construirse el nuevo lavadero.

Aceptando esas pretensiones el Consistorio sacaba a subasta pública el derribo y reconstrucción del lavadero, el día 13 de mayo de 1912, con un presupuesto de 7.946,19 pts. El 20 del mismo mes, se subastaban, también, las obras de desviación y saneamiento de la regata de Pekín, con un presupuesto de 7.650 pts.<sup>24</sup>

## Otras obras relacionadas con el ferrocarril: 1913-1923

En 1913, la Compañía del ferrocarril para el funcionamiento de una máquina de vapor, que tenía

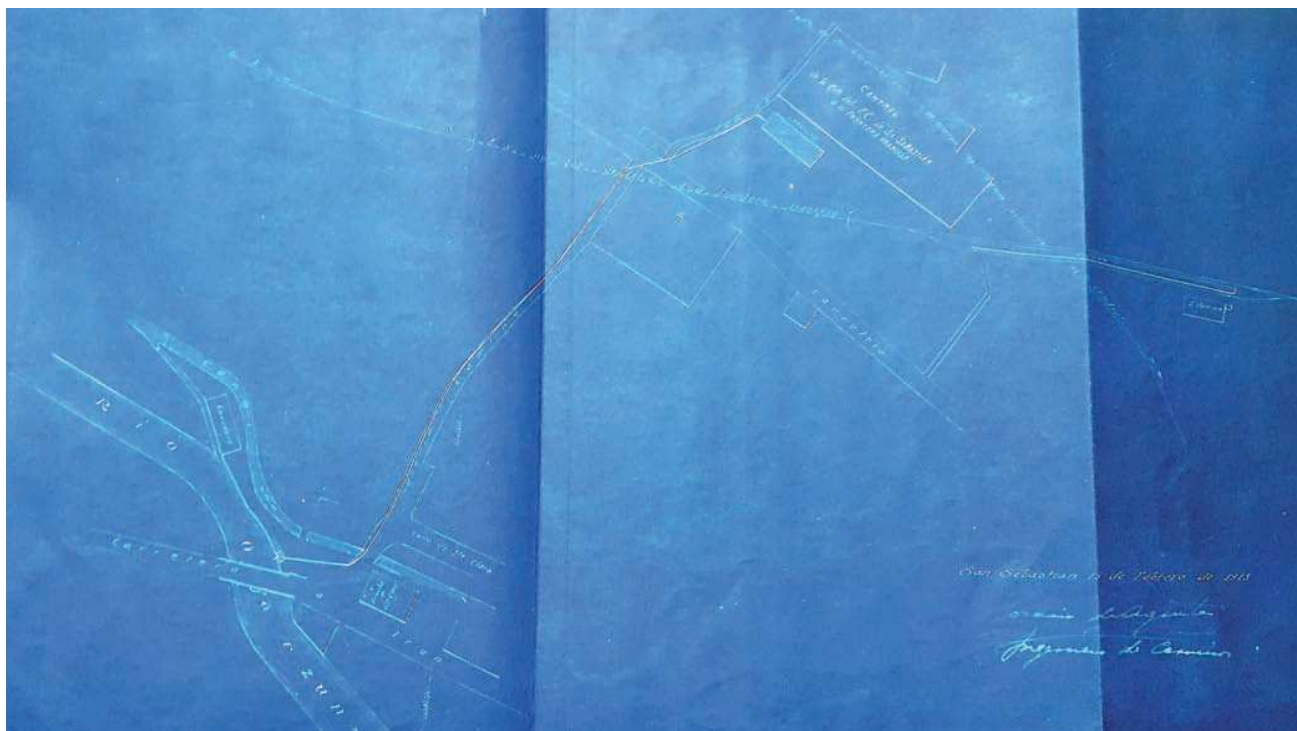
---

21 *Ibidem.*

22 *Ibidem.*

23 *Ibidem.* De los 208,04 metros cuadrados de Ramón Illarramendi, solo se le permutarían 75,14 metros cuadrados, la diferencia de 132,90 metros deberá abonársela el Ayuntamiento a razón de 5,50 pesetas... En el caso de Juan Echeveste el recibirá 125,41 metros cuadrados más que debe abonar al Ayuntamiento a razón de 3 pesetas, ya que se le ceden 142,81 metros cuadrados a trueque de 17,40 metros cuadrados suyos.

24 *Ibidem.*



Planta de la Memoria del *Proyecto de aprovechamiento de diez litros de agua por segundo del río Oyarzun, término municipal de Rentería*. 15 febrero 1913. (AME: D-6-2-2).

instalada en su central de Errenteria, necesitaba disponer de agua para la condensación. Para ese fin se planteó el *Proyecto de aprovechamiento de diez litros de agua por segundo del río Oyarzun, término municipal de Rentería*, realizado por Horacio de Azqueta, como la mayoría de las otras obras, con un presupuesto de 5.780 pts. Con este proyecto se pretendía disponer del caudal de agua que necesitaba la máquina, elevándola desde el río Oiartzun por medio de una bomba:

*... proyectamos hacer la toma en las proximidades del puente de Santa Clara de la carretera de Rentería a Yrun donde llegan las mareas y no puede por lo tanto originarse perjuicio alguno.*

*...se proyecta instalar una caseta en el triángulo formado por el muro de encauzamiento del río, el muro de acompañamiento del puente y los árboles que bordean el camino que conduce al lavadero.*

*En esta caseta se instalará un motor eléctrico de corriente continua a 550 volts. de 10 H.P. que accione la bomba para la elevación de 10 litros por segundo de tiempo.*

*... la aspiración será de 3,35 mts. siendo la altura máxima que ha de alcanzar la elevación la de 22,13 metros.*

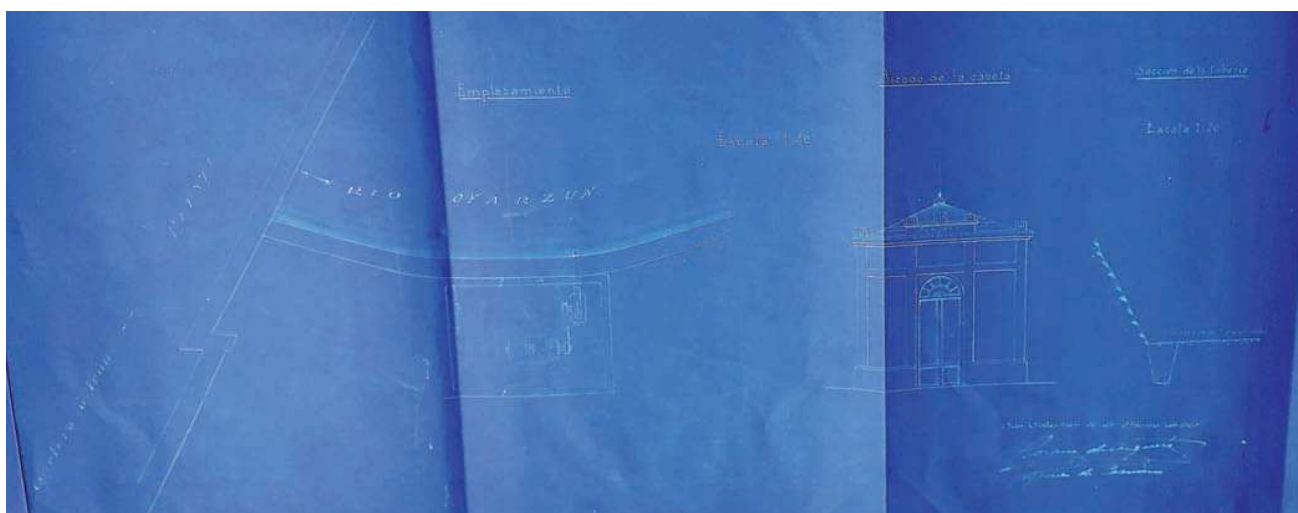
Para conducir el agua se colocaría una tubería de 277,20 m entre la bomba y el depósito. Esta discurriría desde el puente del río Oiartzun, delante de la, hoy desaparecida, ermita de Santa Clara, hasta el Cementerio. Desde allí pasaba por terrenos de la Compañía hasta el depósito. Éste tendría una capacidad de 200 m<sup>3</sup> y sería rectangular, de 25 m de largo por 8 de ancho y 1 m de altura, todo ello enterrado<sup>25</sup>.

Terminada en 1913 la *Avenida de la Estación*<sup>2</sup>, que medía 1.410,70 m, se planteaba que debía ser propiedad municipal, para destinarla a vía pública. El Ayuntamiento, si fuera necesario, podría alterar su perfil, pero manteniendo el ancho de rodadura por lo menos igual al de peatones y sin que fuera menor de los 10 m de ancho construidos.

El equipamiento de la citada avenida: plantación de árboles, alumbrado, así como la conservación del conjunto, debería correr por cuenta del Consistorio.

<sup>25</sup> Ibídem.





Acometida desde el río Oiartzun. Alzado de la caseta que albergaría la bomba. 15 febrero 1913. (AME: D-6-2-2).

Antes de aceptar la entrega de esta calle, el Ayuntamiento exigía a la Compañía, la ejecución de las siguientes obras:

1º El cierre de la avenida, en el límite de su andén más ancho, para evitar caídas desgraciadas. 2º El ensanche de la plazoleta de acceso a la citada vía, cubriendo el arroyo que discurre por sus inmediaciones y 3º Las que sean necesarias para precaver corrimientos de tierra sobre las propiedades colindantes<sup>26</sup>.

Pasados diez años de la inauguración del ferrocarril, en 1922, dos vecinas de la villa, Eusebia y Juana Lafoz<sup>27</sup>, pretendían adquirir el terreno del antiguo lavadero, convertido en plazoleta de entrada a la calle de la estación. Esa finca había sido vendida, como hemos visto, a la Compañía del ferrocarril y posteriormente ésta los había cedido al municipio para vía pública.

Ante estas peticiones, el Ayuntamiento solicitaba a la citada empresa una modificación del acta de entrega de la Avenida, para que pudiera ser enajenada por el municipio la mencionada plazoleta.

Horacio de Azqueta, director gerente de la Compañía, considerando que el objetivo de esa enajenación era para levantar un edificio:

*... haciendo desaparecer de esa forma la finalidad de amplitud en la visualidad y faci-*

*lidad en el acceso a la estación que se pretendió cuando se construyó la Avenida...*

*... esta Compañía accedería gustosa a lo que de ella se solicita siempre que ese fuera el anhelo de todo el vecindario, pero la instancia que fechada el 4 de Noviembre último y firmada por vecinos de Rentería se dio cuenta en Sesión celebrada por esa Corporación... y por otra el escrito que a estas oficinas ha dirigido Dn Valeriano Echevarría en el que recordando las condiciones en que hizo la venta al Sr Ochandiano como representante de la Compañía de un terreno sobre el cual había de construirse en gran parte la Avenida y que con las promesas de convertirlo en vía pública influyeron en el precio otorgado nos demuestran la falta de unanimidad... y la imposibilidad... de llevar a la práctica el deseo expuesto por los señores Dn Jose Cruz Urquia y Dn Eusebio y Dña Juana Lafoz...<sup>28</sup>.*

A pesar del tiempo transcurrido desde las obras de desviación de la regata de Pekín, en 1917, todavía, a Antonio Arruabarrena no se le habían pagado los terrenos expropiados.

Tuvieron que pasar 3 años más, para que en 1920, el Ayuntamiento abonase esa finca, ascendiendo a 86,61 pts. Además, al otro lado del

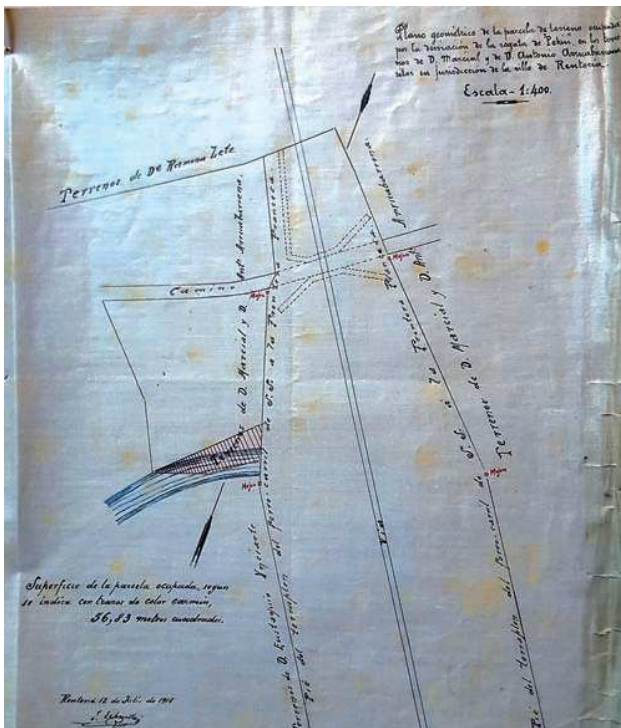
<sup>26</sup> *Ibidem*. El 20 mayo 1913.

<sup>27</sup> *Ibidem*. *Condueñas de los terrenos denominados Galardi-enea sitos en la calle de la Magdalena*. Consideraban que es sobrante de vía pública y potestativo en el Ayuntamiento el cederlos al propietario colindante por precio de tasación, según... R.O. de 19 de junio de 1901, debiendo procederse a subasta entre los colindantes interesados...

<sup>28</sup> *Ibidem*.



Plano Parcelario de la Avenida de la Estación. 20 mayo 1913. (AME: D-6-2-2).



Plano geométrico de la parcela de terreno ocupada por la desviación de la regata de Pekín en los terrenos de D. Marcial y de D. Antonio Arruabarrena sitios en jurisdicción de la villa de Rentería. Dibujado por J. Echeveste en 12 julio 1916. (AME: D-6-2-2).

29 *Ibidem*.

terraplén del ferrocarril, había 56,83 m<sup>2</sup> entre la alcantarilla y los corrimientos que le habían quedado a esa la propiedad, que también se le iban a abonar con 170,49 pts. Ambas indemnizaciones se calcularon a razón de 3 pts por m<sup>2</sup>, como se habían adquirido las demás propiedades<sup>29</sup>.

### Bibliografía

BENITO DOMÍNGUEZ, Ana María: *Estudio Histórico del Puerto de Hondarribia*. Vitoria-Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2010.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: *El "Topo" 1912-2012. Primer centenario de un pequeño ferrocarril internacional*. Proyectos Editoriales, D.L. 2012.

RODRÍGUEZ MEDINA, José Ángel: "Errenteria y el ferrocarril". *Oarso*, 2004, N. 39, pp. 77-79.

SADA, Javier: "Amara, el proyecto de Horacio Azqueta". *Diario Vasco*: 02.10.11.