

EL PUENTE DE LA FANDERÍA.

POSIBLEMENTE EL PRIMERO CONSTRUIDO CON HORMIGÓN ARMADO.

El actual puente se estrenó el 12 de abril de 1902.

Rafa Bandrés



La Fandería ha levantado protestas desde antes de 1995 y todo lo que llevamos de 1996, debido a la desaparición de una zona verde, que está dando paso a la construcción de viviendas y zona deportiva.

No es eso, precisamente, lo que vamos a tratar aquí, aunque con cierta nostalgia lamentamos que esa zona sea también sacrificada por la construcción y el cemento. ¡Sí, por el cemento! De eso queremos escribir, del hormigón armado, concretamente.

Estamos finalizando el segundo milenio, en cuyo último siglo hubo muchas novedades que aparecieron finalizando el anterior y en los comienzos de éste de 1900: el cine, el automóvil, la aviación, es decir, las comunicaciones. El 12 de diciembre de 1901 Marconi envía el primer mensaje por telegrafía sin hilos que cruzó el Atlántico, desde Inglaterra hasta Terranova, inaugurándose de esa forma la era de las telecomunicaciones mundiales. Al finalizar este siglo y segundo milenio es impresionante constatar, con los satélites, ordenadores, etc..., el gran salto dado en 95 años desde ese primer mensaje internacional. También a caballo entre este último siglo y el anterior se comienza a utilizar en la construcción, de edificios primeramente, el hormigón armado. Posteriormente se pasa a la construcción de puentes, es decir, a mejorar las comunicaciones. Esto es lo que nos ha movido a realizar este escrito. Simbólicamente tenemos que tener en cuenta que el puente de La Fandería, sobre el río Oartzun, en el barrio de Gabierrota, fue construido un año y cuatro meses más tarde que aquel pri-

mer mensaje internacional, y también con nuevas técnicas: el hormigón armado. Este puente crea una forma de comunicación más segura y resistente, nueva en la construcción de puentes, siendo posiblemente (no hemos podido corroborarlo) el primero en el Estado que se realiza con ese nuevo material, entrando en funcionamiento el 12 de abril de 1902.

Donostia vio hacer, a finales de 1890 y comienzos de este siglo, unos edificios que todavía nos gusta admirar a pesar de su antigüedad. Algunos fueron realizados por dos distinguidos personajes de la construcción: José Eugenio Ribera y el arquitecto donostiarra Ramón Cortázar que también construyeron la desaparecida Nueva Plaza de Toros de San Sebastián. Estos dos fueron, precisamente, los que construyeron, el puente de La Fandería.

Gracias a Ricardo Larre, que trabaja en el molino de La Fandería, conseguimos la copia de un comentario escrito por José Eugenio Ribera sobre "Puentes de hormigón armado: tramos rectos de hormigón armado", publicado en la "Revista de Obras Públicas" de fecha 19 de marzo de 1903. Se refiere en él al puente de La Fandería con una curiosa fotografía de un carro cargado con sacos, posiblemente de grano para llevar a moler, tirado por una pareja de bueyes colocados sobre el puente para probar su resistencia. Se ve también a tres personas, dos delante de los bueyes y otra tras el carro. El puente sigue y ya nos gustaría saber las toneladas que han pasado sobre él, con los actuales trailers y camiones de la construcción, estos últimos meses. No sabemos si será destruido o lo respe-

tarán, pero su resistencia está más que demostrada en sus 94 años de existencia.

Transcribo parte del artículo de Ribera, respetando su contenido, aunque haya algunos errores, como por ejemplo cuando se refiere al camino vecinal que conduce a Lecumberri, cuando en realidad cruza el río Oiartzun y da acceso al molino y camino a Aranguren. El artículo dice lo siguiente:

"En las inmediaciones de la Villa de Rentería (Guipúzcoa), en un camino vecinal que desde la carretera general de Madrid a Irún conduce al pueblecito de Lecumberri, existía un puente de madera, sobre el arroyo de la Fanderia, en estado ruinoso, que era urgente sustituir.

El distinguido Arquitecto de San Sebastián, D. Ramón Cortázar, para quien había ya construido de hormigón armado los pisos y pilares del Banco Guipuzcoano¹, y del Ayuntamiento de Eibar, me encargó de la ejecución del citado puente, que se llevó a cabo en veinticinco días y con éxito completamente satisfactorio, sirviendo para el tránsito público desde el día 12 de abril de 1902. Publicamos el adjunto proyecto por creerlo indiscutible de numerosas aplicaciones por su economía y rapidez de construcción.

Descripción del puente.- Consta de un sólo tramo de 14 m. de luz y 16 m. de longitud, teniendo por tanto una viga de 1 m. en cada estribo. Éstos eran de mampostería ordinaria en bastante buen estado y no hubo más que recalzarlos bien y abrir unas cajas para el apoyo de las vigas.

El ancho total del puente es de 3 m. 20, de los cuales 2 m. 60, son el firme y 0 m. 60, para los pasos o andenes.

Está construido por tres vigas de 1 m. de altura y 2 m. 50 de ancho la central y 0 m. 305 las laterales. Cada una de

estas vigas lleva una armadura metálica compuesta de dos barras lineales de 30 Kg. de peso por metro lineal en la parte inferior y (?) barras de 20 mm., en la superior, dispuestas en la forma que no roce en la sección transversal. Con objeto de enlazar éstas por medio de horquillas, hechas con varilla de 6 mm., colocadas cada 0 m. 25, y un tejido metálico envolvente, de simple torsión, de alambre de 18 x 60.

Tanto la solera como la tapa van armadas con varillas de 5 mm., ocho por metro lineal, en dirección normal a las vigas.

Cada palizada está constituida por dos pilares de 0 m., 25 x 25, con talud de 1/20 apoyados en unas basas de 0 m., 60 x 0 m., 60 x 0 m., 20, construidas sobre pilas de mampostería hidráulica. Estas bases llevan una armadura metálica formada por pletinas de 50 x 5.

Los pilares llevan cuatro barras de 30 mm., enlazadas con ligaduras de alambre cada 0 m., 50.

La parte inferior de las dos palizadas centrales, sometidas al choque de los cuerpos flotantes, en grandes avenidas, se ha construido de mampostería hidráulica, con un grueso de 1 m., cimentado sobre aluvión, con 3 m. de profundidad.

Toda la obra se ha ejecutado en un plazo de dos meses, y se ha observado al descimbrar cada uno de los tramos, una rigidez perfecta, debiendo llamar la atención sobre la extraordinaria ligereza de las palizadas, que tienen 10 m. de altura, que no han sufrido el más pequeño movimiento".

Lo dejamos así, como dejamos esa duda de que haya sido o no el primer puente construido con hormigón armado de un sólo tramo de 14 m. de luz y 16 m. de longitud.



¹- El 7 de octubre de 1899 fue constituida la Sociedad del Banco Guipuzcoano de San Sebastián, con un capital de 3 millones de pesetas, y construyendo el actual edificio, sus pisos y pilares con hormigón armado, situado en la calle Hondarribia, esquina con la Avenida de la Libertad nº 23, y con su hermoso termómetro, que no es el original, ya que éste fue cambiado por otro más moderno.