

HOY COMO AYER. OBRAS Y ACCESOS VIALES

Alto de Kaputxinos:

De nuevo su entorno empieza a cambiar

José Angel Rodríguez Medina

HOY (1997) la variante de Rentería es ya una realidad, las obras ya han comenzado con fuerza, por fin veremos mejorar la circulación de la Villa y ganar en calidad de vida. Como en todo proyecto nos encontramos con diferentes posturas, tanto a favor como en contra. El tiempo es el que colocará a cada uno en su lugar. Lo cierto es que la variante modificará el trazado actual de la N-1 a su paso por los límites de nuestro municipio e incluirá nuevas situaciones, en especial en cada uno de sus extremos, cruces y rotondas en Larzabal así como nuevos accesos al puerto y Kaputxinos.

Estas obras suelen cambiar aspectos tanto del entorno como circulatorios, modificando los hábitos. Son muchos los años en los que nos hemos acostumbrado a ver y circular por un mismo lugar y de la misma forma. Pero igualmente es ley de vida modificar los cambios de modos y costumbres.

Igualmente sucedió AYER (1950) cuando se decidió modificar la zona del Alto de Kaputxinos para realizar el camino de acceso para la construcción de los nuevos muelles.

Toda la obra a ejecutar para la construcción de los nuevos muelles del Puerto de Pasajes quedó, en su primera fase, totalmente aislada del puerto actual, sin acceso posible para vehículos, por lo que se consideró imprescindible la construcción rápida de un camino que, más adelante, pudiera quedar como un acceso más a la zona de los nuevos muelles.

Se redactó con este objeto un proyecto fechado el 24 de septiembre de 1949, que obtuvo el 31 de enero de 1950 y el 7 de octubre del mismo año, su aprobación técnica y económica respectivamente. Su presupuesto de ejecución por la Administración era de 501.973,50 ptas., pero durante la ejecución de las obras se vio la necesidad de introducir algunas



Foto cedida por la Autoridad Portuaria de Pasajes

Alto de Kaputxinos
hace 50 años.

modificaciones en la obra proyectada, para mejorar las condiciones del camino y por exigencias de la calidad del terreno atravesado; ello obligó a la redacción de un proyecto reformado que fechado el 26 de febrero de 1952, fue aprobado por O.M. del 29 de mayo y 30 de octubre del mismo año. El presupuesto de ejecución por la Administración se elevó a 792.482,99 ptas., habiéndose invertido la totalidad y quedando la obra terminada dentro del mismo año de 1952.

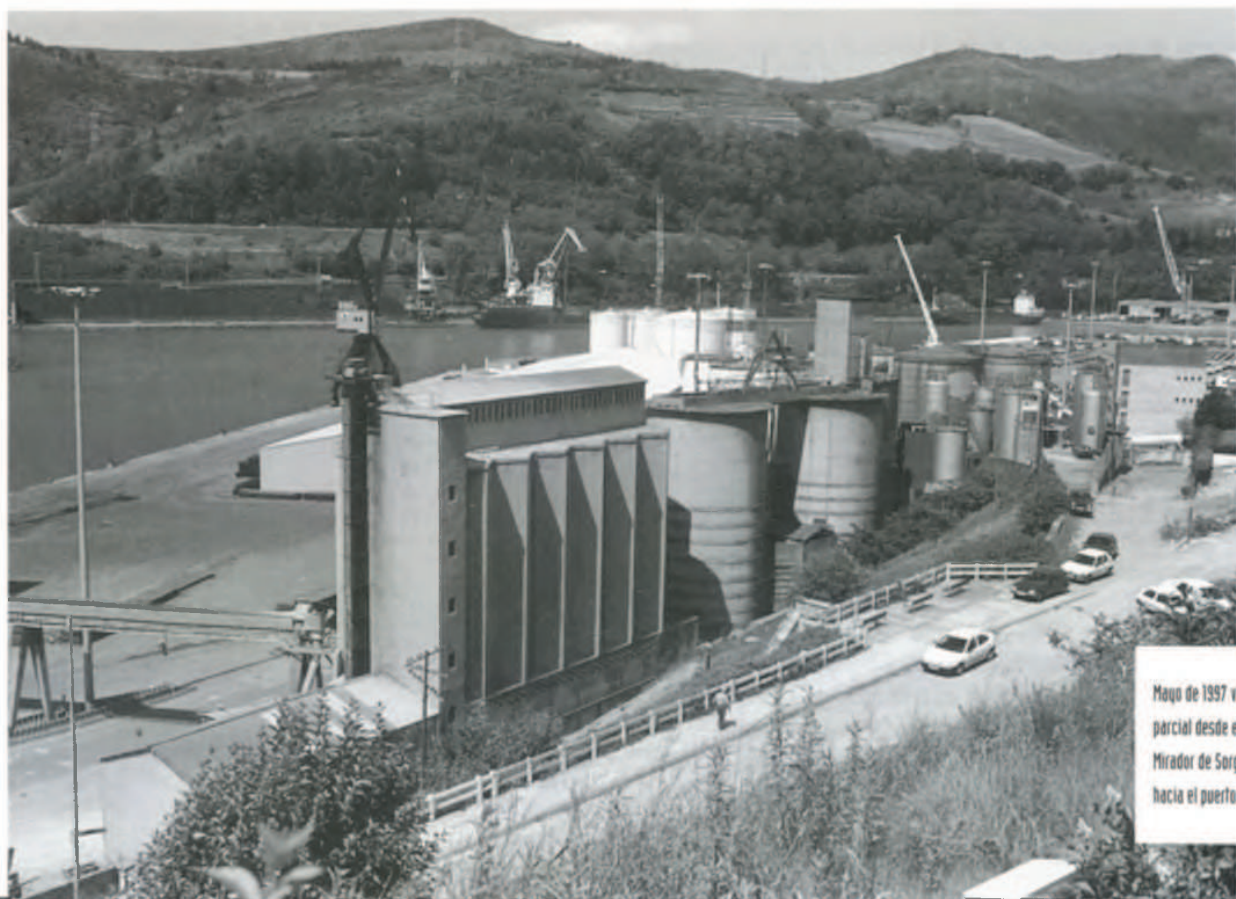
Para hacer dicha obra, se precisó de la adquisición de los terrenos por donde el acceso citado se tenía que desarrollar, que eran propiedad del Ayuntamiento de Rentería, no limitándose la compra sólo a la zona que exclusivamente iba a ocuparse con la carretera sino que, como los terrenos resultaban de muy escasa utilidad para el Ayuntamiento y en cambio para el Puerto eran interesantes para futuras instalaciones

y servicios, la adquisición se extendió a toda la propiedad con una superficie de 9.030 m².

Se redactó la propuesta el 24 de abril de 1950 con un presupuesto de 229.040 ptas., siendo aprobada técnicamente el 15 de junio y económicamente el 16 de octubre del mismo año para abonarse con cargo a los fondos procedentes de los empréstitos autorizados.

La escritura de compraventa se firmó el 9 de febrero de 1953, abonándose al Ayuntamiento de Rentería 216.540 ptas., estando el resto (12.500 ptas.) destinadas a los gastos de formalización de la operación.

Con motivo de la ejecución de las excavaciones para las obras de acceso al puerto por el Alto de Kaputxinós se produjeron unos corrimientos de tierra que amenazaban destruir el túnel con que la línea de FF.CC. de Madrid a Irún salva el



Maqui de 1997 vista parcial desde el Mirador de Sorgintxuño hacia el puerto.

Fotos cedidas por José Ángel Rodríguez Medina



1950 comienzo de las obras. Vista de costado, desde lo que será el futuro mirador.

contrafuerte de Kaputxinos. Ante el temor de que esto pudiera ocurrir, la Dirección del Puerto redactó un proyecto de Muro de Contención que fechado el 15 de abril de 1952 fue aprobado técnicamente el 12 de noviembre del mismo año con un presupuesto de 397.505,30 ptas., siendo aprobado económicamente y autorizándose su ejecución por contratación directa el 30 de junio de 1953. El 26 de mayo de 1954 la Dirección General de Puertos, de acuerdo con la propuesta de la Dirección del Puerto, resolvió adjudicar las obras a Hispano Africana, S.A. por el presupuesto aprobado.

Firmada la escritura el 18 de noviembre de 1954 quedaron terminadas las obras dentro del mismo año, efectuándose la redacción única y definitiva el 25 de junio de 1955 aprobándose el acta el 30 de julio del mismo año. El abono del importe de la obra ejecutada se hizo con cargo a los fondos procedentes de los empréstitos autorizados.

Como bien se puede comprobar, hay momentos y decisiones que hacen cambiar sustancialmente el entorno que nos rodea. AYER eran marismas y campos inutilizados que se convirtieron en muelles, almacenes, zona industrial y comercial, área de servicios,... con su correspondiente infraestructura vial. Todo ello provocó un cambio drástico del entorno y su área

de influencia tuvo un auge laboral incuestionable en aquellos años.

HOY, en otro momento, se toma otra decisión que estoy seguro va hacer cambiar también sustancialmente el entorno que nos rodea. Vamos a pasar de una situación crítica e insostenible en cuanto a circulación de toda clase de vehículos con su correspondiente cuota de peligrosidad y contaminación, a mejorar notablemente la calidad de vida de los ciudadanos, al trasladar la travesía fuera de la zona urbana, así como a tener una red viaria más acorde con las necesidades actuales facilitando a su vez una mejor comunicación a las zonas industriales, resultando la variante primordial para el interés estratégico de la comarca de Oarsoaldea, como así lo recoge esta infraestructura en el Plan General de Carreteras del País Vasco.

HOY como AYER el impacto de las obras es grande pero no por ello son innecesarias. Los estudios sobre aspectos medio ambientales realizados no resultan críticos. Con el tiempo valoraremos si todo esto es un acierto, pero nadie puede cuestionar que si se hacen es para mejorar necesidades y carencias que tiene toda esta zona. Es justo destacar que en esta zona y en distintos periodos el Alto de Kaputxinos fue y es, testigo mudo pero activo del progreso. 🖊



Mayo de 1957. Vista parcial desde el Mirador de Sorgintxulo hacia el comienzo de las obras de la variante. Fotos cedidas por José Angel Rodríguez Medina.