

El proyecto empieza a ser realidad

Embalse de las aguas y encauzamiento del río Oyarzun

No vamos a hacer historia de las esperanzas y las dilaciones que se han sucedido en torno al proyecto de encauzamiento del río Oyarzun, para llevar a Rentería de la pesadilla de sus terribles inundaciones.

La verdadera seguridad nos la va a dar el nuevo estado Nacional-Sindicalista, que en el Consejo de Ministros del 14 de Marzo último, autorizó al Ministro de Obras Públicas para que se ejecuten por administración, mediante desajío, las obras de defensa de Rentería contra las avenidas del río Oyarzun, comprendiendo también en ellas las de la regata Pekín.

De lo que en estas líneas tratamos es de dar a conocer, siquiera sea en trazos someros, el proyecto definitivo que va a entrar en vías de ejecución. Se debe dicho proyecto al ingeniero don Ricardo Cañada, encargado de la zona oriental en la División Hidráulica del Norte de España.

El plano que reproducimos al frente de estas líneas, ayudará a seguir las explicaciones del texto. Se refiere el proyecto del señor Cañada, como es lógico, al tramo del río Oyarzun comprendido entre el ferrocarril de San Sebastián a la frontera y la desembocadura de aquel. No quiere eso decir que el encauzamiento abarque a todo el tramo. Desde el citado ferrocarril y el comienzo del casco urbano de Rentería determinado por el puente de Santa Clara, en vez de encauzar el río por ambas márgenes, se proyectan dos muros de gaviones, que partiendo del mismo puente y con coronaciones superiores al nivel de máximas avenidas, siguen aguas arriba direcciones divergentes hasta empotrarse en el terreno en puntos nunca alcanzados por las aguas. De este modo se crea una especie de abocinamiento, en el cual se embalsan las aguas para ser conducidas al canal principal, que comienza en el mencionado puente de Santa Clara. Dos líneas divergentes que de este arrancan, señalan en el plano la dirección de los malecones que formarán el embalse proyectado.

El encauzamiento empieza a partir del puente de Santa Clara, del cual arranca el canal principal, que en su primera parte, o sea la que atraviesa la población, estará constituido por dos muros separados en el fondo 22 metros.

La segunda parte del canal, o tercer tramo del encauzamiento, será excavada en tierra y limitada por unos sencillos malecones de gaviones metálicos, salvo en la parte que corresponde al paso bajo el ferrocarril, en que el cauce se limita por muros.

El trazado se pliega a las inflexiones del cauce en lo posible.

Menores dificultades ofrece el encauzamiento de la regata Pekín, para cuyo trazado se adopta la llamada solución en túnel, señalada ya en proyectos anteriores.

El presupuesto es de 1.170.894,32 pesetas para las obras de la regata, y de 6.368.419,89 pesetas para el canal principal. El coste total ascenderá, por lo tanto a 7.531.315,21 pesetas, si bien tales cifras pueden sufrir algún aumento por la escasez de material y las dificultades propias de los actuales momentos.

Conforme a la ley del 7 de Julio de 1911, a la que el Ayuntamiento de nuestra villa se acogió para solicitar la ejecución de las obras, el Estado habrá de sufragar el 75 por 100 de su coste, quedando obligado el Ayuntamiento a pagar el 25 por 100 restante y a la aportación de los terrenos necesarios. Sólo el 10 por 100 de lo



que le corresponde tendrá que pagar la villa en el momento de ejecutarse las obras. El Estado le otorga la facilidad de reintegrarle el resto en 20 anualidades, sin ningún interés.

La ejecución durará de tres a cuatro años, pero bueno es que empiece, como ha empezado ya, para que alguna vez pueda verse libre de su eterna inquietud nuestra industriosa villa.

La revista RENTERIA, identificada con los intereses de la población que le da nombre y vida, señala con alegría la iniciación de una mejora tan necesaria; pero mucho más feliz ha de sentirse el día que pueda dedicar estas mismas páginas centales a celebrar la terminación de las obras.

REPORTER.