

EL PUENTE DE SANTA CATALINA EN SAN SEBASTIAN, A FINALES DEL SIGLO XVIII

Proyecto de José Antonio de Arzadún

Por MARIA ISABEL ASTIAZARAIN

El Dr. Camino escribía su famosa Historia de San Sebastián, en los años en que se estaba haciendo la obra que nos ocupa. Contemporáneo de los acontecimientos, nos indicaba que el puente de Santa Catalina era el más notable de los tres que existían, con 224 pasos de largo y 9 de anchura. Anteriormente era levadizo, para que pudieran atravesarlo navíos con destino al puerto de Santa Catalina, el cual había quedado ya como fluvial. Tanto este puente como el de Loyola eran de madera, siendo de piedra el de Ergobia, construido en el camino real de coches, en términos de Astigarraga (1).

La primera traza para levantar el puente de Santa Catalina en piedra fue dada en 1659, suministrando un diseño Cristóbal de Zumarrieta, Maestro Mayor de Fábricas y Fortificación de los presidios de Guipúzcoa. Más tarde, el Corregidor de la Provincia y Alcalde de Corte, D. Pedro Cano, volvió a retomar la idea promoviendo un plan realizado por un militar, el Ingeniero Jefe Felipe Crame.

La siguiente iniciativa para hacer realidad esta fábrica, corrió a cargo del Ayuntamiento y para ello se aportaron dos proyectos: en uno de José Antonio de Arzadun desarrollaba una estructura de cinco ojos, y el otro de Juan Ascencio de Chocorro, contaba con nueve. Ambos planos fue-

(1) JOAQUIN ANTONIO DEL CAMINO Y ORELLA, *Historia Civil-Diplomática-Eclesiástica, anciana y moderna de la ciudad de San Sebastián*, 242-243. Ayuntamiento de San Sebastián 1963.

ron examinados, a petición del Corregidor Gaspar Delgado por Francisco de Ibero, el más afamado arquitecto-ingeniero de Guipúzcoa en esta época, Director de los Caminos Reales de la Provincia y por tanto experto en este tipo de obras. Coincidentemente José Antonio de Arzadún había colaborado con Ibero en la obra de los Caminos, de él conocemos importantes manufacturas en el ámbito de la arquitectura civil (2), nos es menos conocida la obra de Chorro.

Francisco de Ibero examinó las trazas y propuso una idea diferente, con siete arcos, seis de cantería y el central de madera, para cortar el paso en caso de invasión a la plaza. El inutilizar los puentes en las ocasiones de ataque del enemigo, era una práctica habitual, y así se había hecho en 1719 cuando el Duque de Berwick puso sitio a San Sebastián.

Camino indicaba que el diseño de aquel puente era de 1780. Sin embargo, sabemos que finalizado el año 1778, el Ayuntamiento enviaba una carta al Comandante General de la Provincia, el Marqués de Basecourt, en la que le exponía que, como amenazaba ruina el puente de madera existente, que enlazaba el Convento de San Francisco y los caseríos de esa zona, así como los pueblos y el país de Francia, se había hecho reconocer por el arquitecto José Antonio de Arzadún. Este en su declaración había expresado el peligro que existía, las cantidades que se necesitaban para su reparación, y la poca persistencia que podía tener la fábrica antigua.

Proponía Arzadún que se construyera nuevo, en madera pero sobre estribos de cantería, de acuerdo con el plano y capitulado que adjuntaba, coincidente con la descripción dada por Camino, lo que nos hace suponer, que éste siguió el

(2) MARIA ISABEL ASTIAZARAIN, «La arquitectura hidráulica en Guipúzcoa durante el reinado de Carlos III», en IV Jornadas de Arte: *El Arte en tiempos de Carlos III*, 61-69. Departamento de Historia del Arte «Diego Velázquez», C.S.I.C., Madrid 1989.

plan de Ibero (Lámina núm. 1) (3). Desafortunadamente no nos ha llegado la memoria de obra, ésta nos hubiera sido muy útil para entender con detalle la técnica constructiva que proponía, la forma de realizar la cimentación, el dovelaje de los arcos, etc. A pesar de ello, del plano se desprende el cambio hacia una estructura de piedra en los arcos y no sólo en los estribos como originalmente proponía. Asimismo observamos que la orientación sobre el río era ortogonal, evitando el esviaje que presentaba el de madera, de forma que las quillas de los machones estaban en la dirección de las corrientes. Arzadún dispuso que ambos extremos de los machones fueran apuntados, pues la corriente iba en ambos sentidos, uno hacia la desembocadura y el otro hacia el interior en la pleamar.

Aunque el puente era simétrico, las dimensiones de los machones serían diferentes. Las del vano central que poseía un cincuenta por ciento más de longitud que los otros, eran por tanto mucho más robustas y de superior longitud. Uno de los detalles (núm. 1), mostraba la disposición de las estacas de cimentación de un machón y en uno de ellos, el ensamblaje de cantería en otro (núm. 2), siendo la cimentación poco profunda en piedra, al ser pilotado sobre estacas clavadas como era habitual en este tipo de obras.

Para los arcos eligió el trazado carpanel de cinco puntos, excepto en el central de madera, que respondía a un arco rebajado. Los accesos los proyectó con elegantes compases en ambos extremos, con muros en talud, y un ámbito circular en la parte de la ciudad. Adornaban su paso sobre los pretils, varias parejas de jarrones.

Se argumentaba para la construcción, conforme indicaba la carta, que resultaba excesivo su coste de manteni-

(3) Archivo General de Simancas. Sec. de M. P. y D. Plano núm. XXVIII-65: «Explicación del Plano Proyectado por la M. N. M. L. Ciudad de San Sebastián, para la ejecución del Puente de cantería en el varrio de Santa Catalina». Escala: 209 mm los 190 pies castellanos. Tinta y colores. Dimensiones 471 x 686 mm.

miento —más de 15.000 reales anuales—, y sobre todo el deseo de tener la seguridad de comunicación. Otra ventaja que se apuntaba era la posibilidad que se tendría, al disponer de estribos de piedra, de conducir por sus antepechos por medio de cañerías, el agua para los habitantes del interior de la ciudad, escasa en aquel momento.

El Ayuntamiento, antes de solicitar la licencia para la construcción y financiación de la obra, envió el proyecto al Marqués de Basecourt para que revisase y comprobase si el plan interfería con la fortificación; y en caso de hacerlo que efectuase las modificaciones que creyera convenientes, pues su deseo era acertar al realizar la petición. Firmaban la solicitud los dos alcaldes, Manuel Antonio Arriola y José Antonio de Urbistondo; así como el escribano Domingo de Larburu.

Menos de una semana tardó el Comandante General en contestar, una vez revisado el proyecto por el ingeniero y comandante José Ruiz Zermeño. Este no encontró problemas que dificultasen su ejecución, ni tampoco el Marqués, devolviéndolo para que una vez conseguido el permiso se construyera. El Marqués se ofreció a contribuir a su aprobación, ya que consideraba que sería notoria su utilidad, la seguridad de la propuesta y el adorno de esa entrada a la ciudad.

La carta de 11 de diciembre de 1778, lleva en un lateral la anotación de que el Comandante General pasó el proyecto a informe del Consejo de Guerra, el 5 de abril de 1780. Desconocemos el por qué del retraso de más de un año en el envío de la documentación, si se consideraba la obra de urgente realización.

Un año después de haber dirigido el informe al Consejo de Guerra, el Ayuntamiento escribió el 20 de abril de 1781 a Miguel de Muzquiz, Conde de Gausa, a la Corte, notificándole que una vez resuelta la construcción del puente de piedra y obtenida la aprobación del Corregidor de la Provincia y del Comandante General, que lo había pasado al Consejo de Guerra, no les habían contestado. En su opi-

nión la documentación se había extraviado, por lo cual la obra estaba sin iniciarse, aunque los materiales estaban ya acopiados. Informaban a Miguel de Muzquiz, para que actuara como valedor ante el Rey presentándole las ventajas del proyecto, y adjuntándole copia del plano firmada también por el arquitecto Arzadún. Los alcaldes que en esta ocasión comunicaban esto eran Manuel Antonio de Arriola y Fernando Vicente Ansorena Garaioa.

Una vez pedidos los informes pertinentes y conocida la situación, el Rey dio su consentimiento. La aprobación real llegó el 4 de agosto de aquel año, enviándose la Real Cédula desde La Granja de San Ildefonso al Marqués de Basecourt, con copia al Ayuntamiento. En el borrador de la Real Cédula aparece tachada parte de la primera redacción, concretamente la que dejaba al arbitrio de la Ciudad el realizar en madera o piedra el arco central, pues se ahorraba en la segunda forma su mantenimiento. Se advertía sin embargo, que en caso de ejecutarlo de piedra, se deberían dejar en los machones unos «hornillos», para poderlo volar en caso de un ataque a la ciudad. Efectivamente siendo de madera su destrucción sería más fácil; sin embargo, en la redacción definitiva se precisaba que solamente se construya de piedra «en los términos que lo juzgare a propósito».

A pesar de la aprobación real, pasaron cinco años sin iniciarse las obras, pues llegado el 27 de marzo de 1786 escribían desde El Pardo, al Secretario del Despacho Universal de Hacienda, manifestándole que la Ciudad había pedido permiso para imponer un censo de 50.000 pesos para la construcción del puente.

El momento de inicio de las obras es incierto. El Dr. Camino indicaba que el Corregidor había mandado que se hiciera a jornal, y esto provocó la llegada de dos escritos anónimos. Este tipo de manifestaciones firmadas con pseudónimos era frecuente en esta época, ya había sucedido cuando se intentaba construir la dársena de San Sebastián en 1774 según diseño de Julián Sánchez Bort, en contra de

lo que se había efectuado un Discurso Político (4). Una de estas misivas pretendía que prevaleciera la idea de una construcción en madera como la existente, fundándose en razones hidráulicas, firmaba bajo el pseudónimo de «Hidráulico consumado en pluma de un Profesor y ciudadano de San Sebastián». La otra contradecía a la anterior, utilizando asimismo argumentos facultativos e históricos, titulándose «Demostraciones justificativas dirigidas a desvanecer los errores de un Hidráulico consumado, por un Arquitecto guipuzcoano». Ponía como argumentos noticias históricas, la prolongada permanencia sobre las aguas de los puentes de piedra de época cartaginesa y romana que seguían utilizándose, como el de Martorell sobre el río Llobregat, erigido por Aníbal, el de Alcántara sobre el Tajo, los de Badajoz y Mérida sobre el Guadiana y otros. Destacando la poca duración de los de madera, que nunca pasaban de los cien años. Técnicamente esgrimía que los de piedra, con inferior número de ojos que los de tabla, permitían pasar más caudal de agua, presentando menor peligro de inundaciones, como se evidenciaba al examinar los dos puentes contiguos sobre el Ebro en Zaragoza. Ambos escritos anónimos fueron enviados al facultativo Miguel Antonio Sarasola, quien opinó que deberían adherirse al segundo, condenando a la crítica al otro (5).

Comenzada la edificación en el verano de 1786 se construía el primer pilastrón, con piedra de color violáceo del partido de Loyola. Sin embargo se suspendería poco después la obra, probablemente por falta de medios económicos, y la construcción con este diseño no se llegó a finalizar.

(4) MARIA ISABEL ASTIAZARAIN, *El arquitecto-ingeniero Julián Sánchez Bori y los proyectos de ampliación del puerto de San Sebastián en el siglo XVIII*. Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra (en prensa).

(5) J. A. DEL CAMINO, ob. cit., 242-243.

Carta del Ayuntamiento al Comandante General de la Provincia

Excmo. Señor.

Muy señor mío: con noticia que se me dio de hallarse amenazando ruina el puente de madera que tengo en mi barrio de Sta. Catalina sobre el río de la Urumea, de preciso tránsito para mi convento de S. Francisco y muchos caseríos de mi jurisdicción y diferentes pueblos de esta provincia y reino de Francia, tomé la providencia de hacerlo reconocer al Maestro Arquitecto Joseph Antonio de Arzadun quien en su declaración expresa el actual peligroso estado en que existe y los caudales, que para su reparación son precisos como la corta duración que podrá tener, proporcionándome para mayor seguridad y subsistencia de este tránsito a que se construya nuevo puente de madera sobre estribos de cantería en la forma y circunstancias que V. E. reconocerá del adjunto plano y declaración originales.

La subsistencia del actual puente de madera tiene de coste pasados de quince mil reales anuales lo que y el deseo de la correspondiente seguridad y comodidad del público y el de minorar este gasto anuo y no menos la consideración de que haciendo el puente con estribos de piedra, pudiera conducirse por antepechos de él en cañería la agua abundante de que escaseo, para el beberege de mi vecindario intramural, y tropa me obligan a determinar la construcción del nuevo puente en los mismos términos que demuestra el plano, y declaración, pero antes de solicitar la licencia superior que necesito para costear esta obra me parece propio de mi atención y obligación saber de V. E. si esta nueva construcción en el método que se propone pueda tener por su inmediación a la plaza, y fortificación, algún reparo o inconveniente, pues sólo aspiro al acierto que espero, con las luces que la superior penetración de V. E. se dignare franquearme en el asunto como me prometo, y se lo suplico.

Ratifico a V. E. mis constantes deseos de emplearme en su obsequio y ruego a Ntro. Señor le guíe m. a. De mi Ayuntamiento hoy día 5 de Diciembre de 1778.

La M. N. y M. L. Ciudad de San Sebastián.

Joseph Domingo de Larburu

Respuesta del Comandante General a la Ciudad

M. N. y M. L. Ciudad de San Sebastián.

Muy Sra. mía: Habiendo examinado de mi orden por el Ingeniero en Segundo y comandante de los de esta Plaza D. Joseph Ruiz Zermeño el plano, y proyecto que V. S. se sirvió dirigirme con su muy apreciable de 5 del corriente del Puente que intenta construir de nuevo sobre el Río Urumea y en el mismo paraje que se halla el actual en el barrio de Santa Catalina no halla el referido oficial, ni yo lo percibo tampoco reparo alguno en su ejecución, ni que esta se oponga a la defensa de la Plaza, por lo que devuelvo a V. S. el mencionado plano, y declaración de la obra, deseando muy de veras que V. S. consiga el superior permiso que se propone, y a que le contribuiré muy gustoso en cuanto de mi penda, por la notoria utilidad que resulta al público, seguridad del edificio, y adorno a la entrada del recinto de V. S.

(Archivo General de Simancas. Guerra Moderna, Leg. 3.440).



