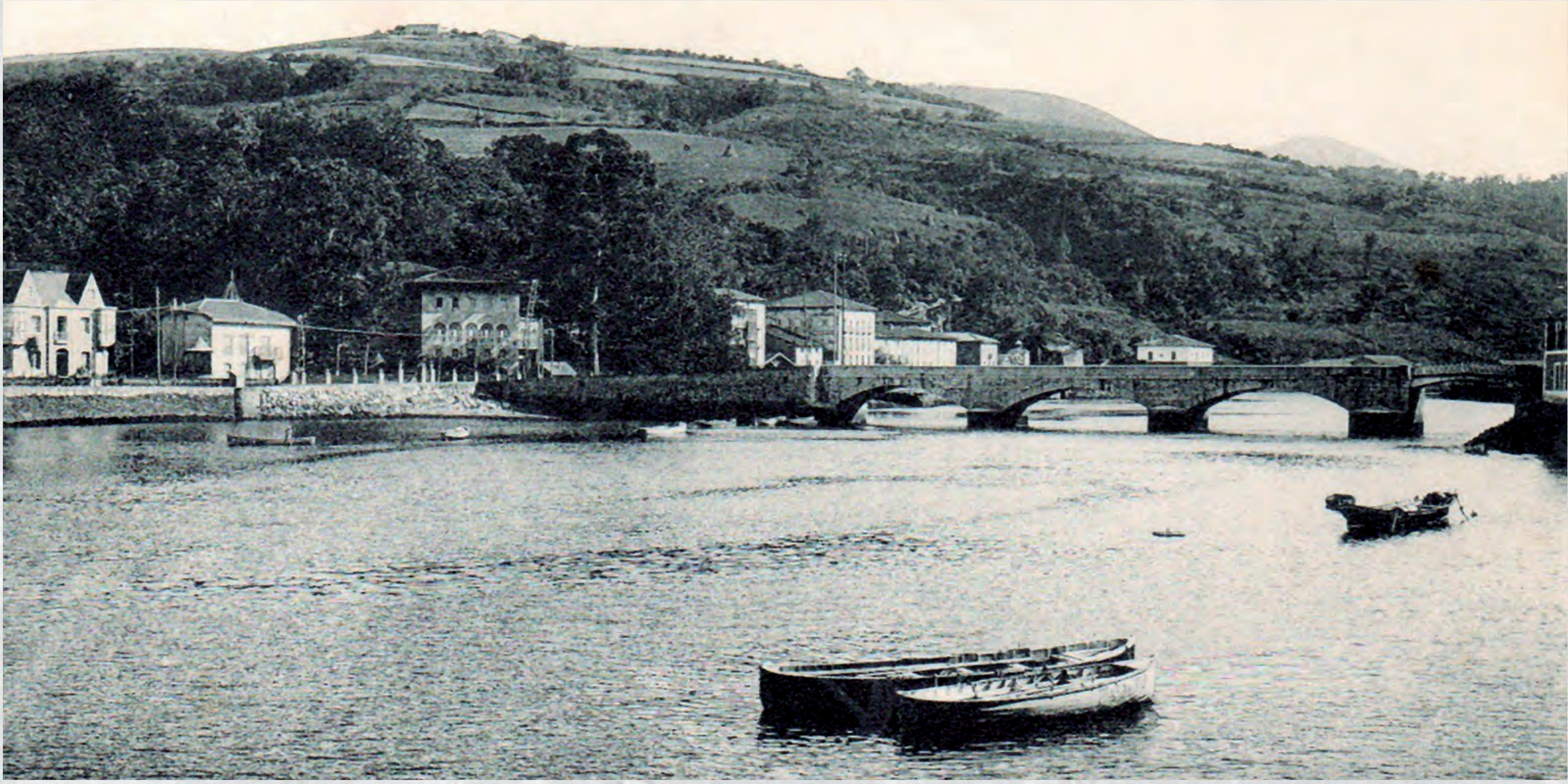


DEBAKO ZUBIA

KULTUR ONDASUNA - BIEN CULTURAL



1866ko abenduaren 18an Debatik Mutrikurako zubia ireki zen, Gipuzkoako kostaldean Bizkaikoarekin lotzeko eraiki gabe zegoen azken errepide zatia. Garai bateko gabarra-pasabidea eta Urazanditik Mutrikura iristen zen ferra-bidea ordeztu zituen, eta komunikazioetan aurrerapen handia ekarri zuen. Hura eraiki arte, gurdiek Sasiolan zeharkatu behar izaten zuten itsasadarra, 5 km ibaian gora.

Itsasadarren bokalean eta Debako hirigunean daukagun elementu arkitektoniko bereizgarria da, oso. Kalitate aparta du; XIX. mendearen erdialdeko Gipuzkoako arkitekturen zubirik adierazgarrienetako bat da.

Zubiaren eraikuntza

1863an, Antonio Cortazarrek, Gipuzkoako Foru Aldundiko Herri Lanetako bitarteko zuzendariak, Deba eta Mutriku arteko errepidearen proiektua idazteko enkargua jaso zuen, itsasadarren gainean zubi bat eraikitzea barne.

Hainbat kokaleku baztertu ondoren, zubia Agirre etxearen aurrean eraikitzea eta mendebaldeko estribua *Bruya* haitzaren gainean finkatzea erabaki zuen Cortazarrek. Gainera, txalupa-zubi bat eraiki beharrean (aukera hori merkeagoa zen eta Batzar Nagusiek hala erabaki zuten hasieran), bujarda bidez landutako kareharriz egin zuen. Debako eta Mutrikuko harrobietak (Latzurregi, Maxpe eta Milluaitz) 672,45 m³ harlandu erabili ziren.

Zubiak 117,20 m-ko luzera du (ia 50 m duen eskuinaldeko arrapala barne) eta 6 m-ko zabalera, batatz beste. Bi ertzetako estribuetan bermatuta zegoen. Hasieran harrizko hiru ganga zituen, hiru zutarri eta metalezko bao bat. Bao hori altxatu egin zen ontziei ibaian gora pasatzen uzteko.

Zubigintzan aspalditik erabiltzen ziren irizpide enpirikoen eta proportzio geometrikoen arabera diseinatu zen. Horrela, arkuak bere zabalaren erradio berarekin daude apalduta, zutabeen lodiera arkuak zabaleraren 1/4 da eta gangena, berriz, 1/18. Zutarriak lur lohitsuaren sartutako egurrezko piloteen gainean eraiki ziren. Horien gainean, egurrezko habeez osatutako parrilla itxurako egitura horizontal batek eusten dio zutabearen oinarriari, eta harri-lubetak bermatzen du multzo osoa. Azken ukitua zubiaren luzera berbera duen petrilak ematen dio; inposta gainean finkatuta, metro bateko altueran, elkarren artean mihiztatutako lauzez osatuta dago eta eskudel biribildua du.

Obra Zestoako Luis Enparantza kontratistari esleitu zitzaion. Zati altxagarria kontuan hartu gabe, zubia eraikitzea 396.555 errealek kuarto kostatu zuen.

Zubi altxagarria

Aldundiak Parisko "Caboche et Grimault" enpresari egin zion zubiaren zati altxagarria eraikitzeko enkargua, 1866ko maiatzean. Metalezko egitura zuen, arkuaren zabalera 8,80 m-koa zen eta bi zatitan banatzen zen. Bi zatiak batera altxatzen ziren estribuaren eta zutabearen gainetik, alde bakoitzean zegoen biraderari (bi mekanismoak independenteak ziren) eskuz eraginda. 10 minututan irekitzen zen.

Zati altxagarria 99.138,74 errealek kuarto kostatu zuen, aurrekontuan aurreikusi zutena baino lau aldiz gehiago. Muntaketa denbora errekorrean egin zen, 1866ko abenduaren 18rako amaitu eta egun horretan bertan ireki baitzuten errepide osoa.

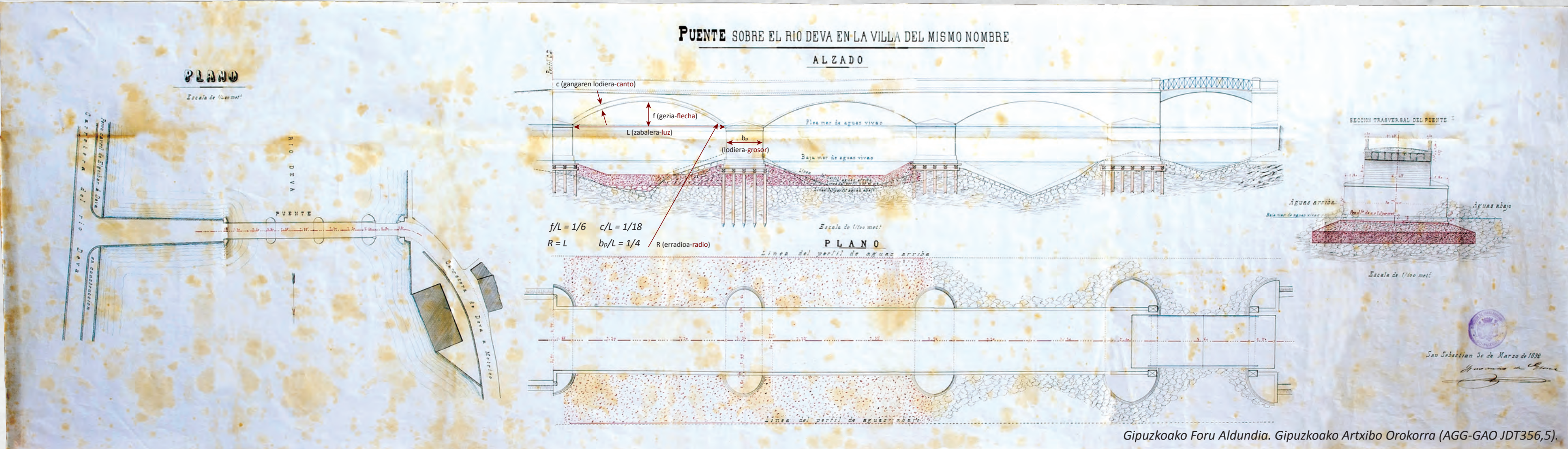
Portuko merkataritza-jardueraren gainbeheraren ondorioz eta ibaian gorako biltegietan gero eta ikatz gutxiago behar zenez, zati altxagarriak bere egitekoa galdu zuen. 1956an desmuntatu zuten, eta haren orde, harrizko hormigoizko ganga xaflatu bat ipini zuten.

Lurralde-muga

Historian zehar, ugariak eta askotarikoak izan dira Mutrikurekin izandako gatazkak: arrain-salmenta, bidaiaientzako gabarraren ordainketa, portuko salgaien zamalaren eskubideak eta, nola ez, lurralde-mugak. Deba eta Mutriku arteko muga ibaiaren ama ibilguak ezartzen du, eta, aldian behin, bi udalerriek berretsi egin behar izaten dute banalerro hori.

Historia

• 1866: zubiaren inaugurazioa • 1883: itsasadarren ohandzean sortutako zulo handiak agerian utzi zuen pilotajea • 1889: lurralde-muga zehazteko akordioa • 1892: zimendatze-arazoak bi zutarritan • 1935: desadostasuna lurralde-muga zehazteko • 1956: metalezko zati altxagarria ordezkatu zen • 1983: uholde handien aurrean, zutik iraun zuen • 2001: zimendatze-arazoak berriro • 2007: oinezkoentzako bihurtu zuten • 2007: zubiaren titulartasuna Deba eta Mutrikuko udalerrietara eskualdatu zen • 2018: erdiko zutarriak beheara egin zuten eta 2. eta 3. gangak deformatuta geratu ziren • 2019: larrialdi-lanen amaiera martxoan • 2021: birgaitze lanen hasiera • 2022: berreraikitze lanak amaituta, berriz ireki zen.



1892ko konponketa-lanen planoa eta zubiko datu geometriko nagusiak. Plano de las obras de reparación de 1892 y principales datos geométricos.

El 18 de diciembre de 1866 se abrió el puente de Deba a Mutriku, último tramo de carretera pendiente de construcción para comunicar la costa de Gipuzkoa con la de Bizkaia. Vino a suplir el antiguo pasaje en gabarra y el camino de herradura que desde Urazandi llegaba a Mutriku, y supuso un avance considerable en las comunicaciones, ya que hasta su construcción los carruajes debían cruzar la ría en Sasiola, 5 km aguas arriba.

Es un elemento arquitectónico muy característico de la desembocadura de la ría y del conjunto urbano de Deba. De extraordinaria calidad, es considerado uno de los puentes más representativos de la arquitectura de Gipuzkoa de mediados del siglo XIX.

La construcción del puente

En 1863, Antonio Cortázar, director interino de Obras Públicas de la Diputación de Gipuzkoa, recibió el encargo para redactar el proyecto de la carretera de Deba a Mutriku, en la que se incluía la construcción de un puente sobre la ría.

Tras descartar varios emplazamientos, Cortázar optó por construir el puente frente a la casa Agirre y asentar el estribo del lado de occidente sobre la peña rocosa *Bruya*. Además, en lugar de construir un puente de barcas, opción más económica y que fue la acordada inicialmente por las Juntas Generales, lo fabricó en piedra caliza labrada a bujarda. Se utilizaron 672,45 m³ de sillería compacta y homogénea procedente de las canteras de Deba y Mutriku (Latzurregi, Maxpe y Milluaitz).

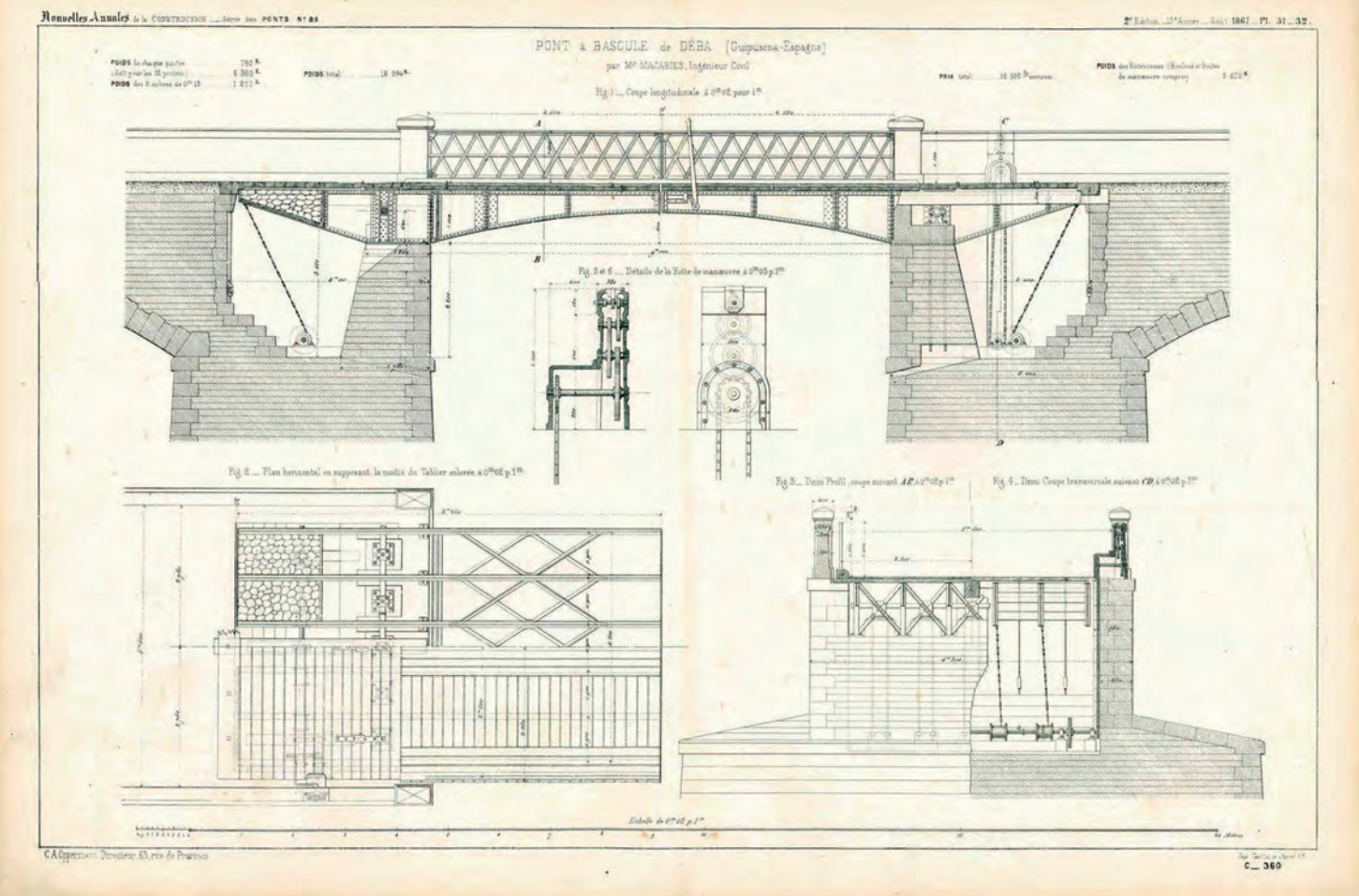
El puente tiene una longitud de 117,20 m, incluida la rampa de acceso de la margen derecha de casi 50 m, y su anchura media es de 6 m. Apoyado en estribos en ambas orillas, constaba inicialmente de tres bóvedas de piedra, tres pilas y un vano metálico que al elevarse permitía el paso de embarcaciones aguas arriba.

Se diseñó siguiendo criterios empíricos y proporciones geométricas utilizadas por los constructores desde tiempo atrás. Así, los arcos son rebajados con un radio igual a su luz, el grosor de las pilas es 1/4 de esta luz y el de las bóvedas 1/18. Las pilas se construyeron sobre pilotes de madera hincados en terreno fangoso. Sobre ellos un emparrillado horizontal de vigas de madera soporta la base de la pila y una escollera asegura todo el conjunto. Está rematado con pretil de losas de un metro de altura ensambladas entre sí, con pasamanos redondeado, asentado sobre imposta en toda su longitud.

La obra fue adjudicada al contratista Luis Emparanza de Zestoa. Costó, sin incluir el tramo levadizo, 396.555 reales de vellón.

Puente levadizo

La Diputación encargó la construcción del tramo levadizo del puente a la empresa "Caboche et Grimault" de París en mayo de 1866. De estructura metálica y con una luz de 8,80 m, se dividía en dos partes que eran izadas simultáneamente pivotando sobre el estribo y la pila del puente, mediante dos mecanismos independientes situados en cada uno de los lados que debían ser accionados manualmente con manivela. La apertura se realizaba en 10 minutos.



Debako "zubi baskulagarriaren" planoa (1867). Plano del "puente basculante" de Deba (1867).

Los costes del levadizo ascendieron a 99.138,74 reales de vellón, cuatro veces más de lo presupuestado. El montaje se realizó en un tiempo récord, estando terminado para el 18 de diciembre de 1866, fecha en la que se pudo abrir toda la carretera.

Con la pérdida de la actividad comercial y la desaparición de la entrada de carbón a los almacenes situados aguas arriba, el levadizo dejó de cumplir su misión. Fue desmontado en 1956, siendo sustituido por una bóveda de hormigón chapada en piedra.

El límite territorial

A lo largo de la historia, las disputas con Mutriku han sido numerosas y diversas: la venta de pescado, el pago de la gabarra del pasaje, los derechos de cargas y descargas de mercancías en el puerto y, cómo no, los lindes jurisdiccionales. El límite territorial entre Deba y Mutriku lo establece el cauce madre de la ría, una línea divisoria que debe ser ratificada periódicamente por ambos municipios.

La historia

• 1866: inauguración del puente • 1883: gran socavación en el lecho de la ría quedando el pilotaje al descubierto • 1889: acuerdo en el señalamiento jurisdiccional • 1892: problemas en la cimentación en dos pilas • 1935: desacuerdo en el señalamiento jurisdiccional • 1956: se sustituye el tramo levadizo metálico • 1983: sobrevivió a las grandes inundaciones • 2001: vuelven los problemas en la cimentación • 2007: se convierte en peatonal • 2007: se transfiere la titularidad del puente a los municipios de Deba y Mutriku • 2018: la pila central se hunde repentinamente deformando las bóvedas 2 y 3 • 2019: en marzo finalizan los trabajos de emergencia • 2021: inicio de las obras de rehabilitación • 2022: reapertura tras la reconstrucción.

Bibliografía (Totem I-II-III):

- Achón, J.A. 1998. Barrena, E. 1991. Rodríguez, J.A. 2003: *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa*. GFA-DGF.
- Aldabaldetrecu, P.: *El puente de Deba*. Revista Deba, Uda 2001.
- Aldabaldetrecu, R. Castro, J.: *Puente de piedra sobre la ría del Deba*. Autoedición. 2019.
- Aldabaldetrecu, R. Castro, J.: *El Puente de Urozaga*. Deba. UdaBerria-Uda 2018.
- García Ormaechea, P. 1964: *Betancourt y la Academia de Bellas Artes*. R.O.P. 112 (2994) Madrid.
- León, J. Goicolea, J. M. Coord. 2017: *Los puentes de piedra (o ladrillo) antaño y hogaño*. Fundación Juanelo Turriano. Madrid.
- Macabies, Paul: *Nouvelles annales de la construction* nº 152, Août 1867.
- Nuñez, Julio: *Catálogo de puentes de Gipuzkoa anteriores a 1900*. EJ-GV, 1994

Testuak: J.M^a Izaga, Javier León, Jasone Galdona.

