

EL PROYECTO DE PEDRO IGNACIO DE LIZARDI PARA LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SAN SEBASTIÁN EN 1773

María Isabel ASTIAZARAIN ACHABAL

En 1998 dimos a conocer los diferentes planes que se realizaron en el siglo XVIII para mejorar el puerto de San Sebastián¹. El proyecto de ampliación de las dársenas del puerto fue la consecuencia lógica del incremento de la actividad económica en el último tercio del siglo; como también lo había sido el Camino Real comenzado en 1760 bajo la dirección del arquitecto Francisco de Ibero, permitiendo con sus buenos firmes, mayor anchura y excelentes trazados de nuevos puentes; posibilitando un mejor y más rápido tránsito humano y de mercancías². Las personas y sobre todo los productos, una vez llegados a la ciudad debían evacuarse hacia ultramar, a la vez que se recibían por esta vía los procedentes del exterior, con lo que se dinamizaba el comercio. Además también se pensaba hacer otro camino real desde Aragón, lo que redundaría sin duda en un aumento del comercio con la zona pirenaica. De esta época, cuando se planteaban significativos cambios en el puerto, es la importante construcción de la iglesia de Santa María de San Sebastián, financiada por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, con los beneficios obtenidos por el comercio marítimo, fundamentalmente con las colonias americanas³.

Al ser los navíos del comercio americano de superior tonelaje, necesitaban un mayor calado en las dársenas portuarias, así como una superior

1. ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel: *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*. Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, Col. "Monografías", núm. 46. San Sebastián 1998.

2. ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel: *La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII*. Diputación Foral de Gipuzkoa. San Sebastián 1995.

3. ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel: *La iglesia de Santa María de San Sebastián*. Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, Col. "Monografías", núm. 13. San Sebastián 1989.

amplitud en las zonas de atraque y abrigo. Casi todos los puertos de España se reestructuraron y ampliaron en la segunda mitad del siglo; siendo estos proyectos llevados a cabo por los Ingenieros de Marina, cuerpo creado en 1770 como consecuencia de las ordenanzas generales de 1768; que impulsaron la modernización del ejército, recibiendo este cuerpo misiones anteriormente encomendadas a los Ingenieros Militares⁴. En estos años el puerto más importante del litoral guipuzcoano era Pasajes, donde existían los Astilleros del Rey en la banda de San Pedro, que dependía de la capital, y en él atracaban los navíos de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, cuya historia conocemos en profundidad⁵. Pues bien, a pesar de existir otras posibilidades, para permitir la llegada de navíos de gran tonelaje a Guipúzcoa, se decidió la ampliación del puerto de San Sebastián y no el de Pasajes.

Las obras portuarias en San Sebastián

Serapio Múgica fechaba las primeras edificaciones portuarias de la ciudad en 1440 durante el reinado de Juan II, y en el conocido plano de 1552 se puede ya observar la estructura de tres caños muy pegados al recinto de la ciudad, como pudimos apreciar en las obras que se realizaron en el puerto en 1990, donde el Cay Mingancho estaba a escasos seis metros de la muralla (Lámina nº 1). Las obras de mejora se llevaron a cabo a finales del reinado de Felipe II, a punto de concluir el siglo XVI, mereciendo la atención de Felipe III en su visita a la ciudad en noviembre de 1615, cuando acompañaba a su hija Ana de Austria en su desposorio con Luis XIII de Francia; pidiendo el mismo rey que se le enviaran detalles con el fin de que “sirviese de regla para la fábrica que se iba a levantar en Gibraltar”. Estas obras se reflejaban en el plano de Pedro Pelaar Fratrín, realizado en 1634, apreciándose ya en este momento un cuarto caño, el Cay de Arriba. Las obras portuarias siempre corrieron a cargo del Consulado de San Sebastián, de fundación tardía respecto a otros, ya que se comenzó a gestionar en 1680, y se erigió por Real Cédula dada en Madrid, el 19 de septiembre de 1682. Podemos apreciar los diferentes proyectos que se fueron realizando a lo largo del tiempo por los diferentes planos que nos han llegado: el de Hércules Torrelli en 1723, otro de Isidro Próspero de Verbom fechado en 1726 y uno anónimo de 1734; también el atribuido al Cuerpo de Ingenieros Militares de aproximadamente 1740, el de Juan Bernardo de

4. CAPEL, Horacio; SÁNCHEZ, Joan Eugeni; MONCADA, Omar: *De Palas a Minerva*. p. 187. Madrid 1988.

5. GÁRATE OJANGUREN, Monserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, Col. “Monografías”, núm. 31. San Sebastián 1990.

Frosne de 1744 y el de José de Arana, supervisado por Felipe Crame de 1760⁶. Todas estos planes fueron proyectados por autores hasta ahora desconocidos, pero que sin duda eran ingenieros militares, estructurados como cuerpo en 1710⁷.

La ampliación del puerto se comienza a gestar en 1770. Esta se promovió a partir del hecho de que en este año el Consulado trataba de traer la flota de la Compañía Guipuzcoana de Caracas de Pasajes a San Sebastián, mediante el argumento –aceptado por la Compañía– de que supondría un ahorro económico y otras ventajas adicionales. La dirección de esta institución se había trasladado a Madrid en 1751 y como no tuvo ninguna junta general entre los años 1766 y 1772, durante estos años no se tomaron decisiones sobre el traslado⁸. Otro aspecto que influyó en la decisión de proyectar una ampliación del puerto, fue la presentación a la Junta General de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País de 1771, del proyecto del “Restablecimiento de la Marina”, mediante la creación de la Escuela de Náutica, proyectada por la Ilustre Casa de Contratación, y Consulado de San Sebastián⁹.

El 31 de diciembre de 1772, se realizó la Junta General del Consulado para la elección de nuevos cargos. Como Prior se eligió a Francisco Ignacio de Goicoechea y como Cónsules a José Domingo de Huici y Juan José de Mendinueta; nombrando éstos a cinco Consultores. Entre Prior, Cónsules y Consultores, un total de siete personas, formaban la Junta de Consultores. Estos se reunieron tres veces en enero y una en febrero de 1773, mes en el que se realizaron dos Juntas Generales de Comerciantes. No disponemos de las actas respectivas, pero sin duda, se plantearía y argumentaría el tema de la mejora del puerto en ellas. Previamente a las dos reuniones generales se congregaron los consultores el mes de marzo cuatro veces; sin duda en este tiempo estaban ya perfiladas las líneas maestras del importante plan de la dársena.

Los Consultores tomaron contacto con el arquitecto Pedro Ignacio de Lizardi para que desarrollase el diseño de la ampliación del puerto. Pedro Ignacio había nacido en Asteasu el 10 de diciembre de 1709¹⁰, era hijo

6. ASTIAZARAIN, 1998, Láminas 2 a 9, pp. 17-23.

7. CAPEL, Horacio y otros: *Los ingenieros militares en España en el siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona 1983.

8. BASTERRA, Ramón de: *Una empresa del siglo XVIII. Los Navíos de la Ilustración. Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y su influencia en los destinos de América*, p. 74. Caracas 1925.

9. *Extracto de las Juntas Generales celebradas por la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*. Reed. de la Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, tomo IV (1771-1773), p. 47. San Sebastián 1985.

10. Archivo Diocesano de San Sebastián. Asteasu. Libro de Bautizados nº 1, f. 1.

del arquitecto José de Lizardi y de María de Arbe. Sabemos que con dieciséis años de edad trabajó treinta y tres días en el Santuario de Loyola, a las órdenes del arquitecto Ignacio de Ibero, que era buen amigo de su padre; y deseando éste sin duda dar una mejor formación a su hijo lo envió a la Corte; después colaboraría con su padre en otras obras. En los años siguientes a 1750 hubo una gran demanda de canteros con destino a los arsenales de El Ferrol, contabilizándose en 1753 unos 300 canteros y 500 carpinteros de los términos de Asteasu, Larraul y Soravilla, que marcharon a trabajar allí¹¹. Sabemos que Lizardi tenía su residencia desde 1750 en El Ferrol y pasó por San Sebastián porque se le había destinado al proyecto de los caminos reales de los Pirineos. En sus más de dos décadas de permanencia en El Ferrol, trabajando en el Arsenal, nuestro arquitecto aprendió allí las técnicas de las obras hidráulicas, iniciadas ese mismo año por el matemático y marino Jorge Juan, sobre un proyecto de Cosme Álvarez de 1747. Le siguió en la dirección del Arsenal ferrolano el ingeniero francés Francisco Llobet y fue sustituido por Julián Sánchez Bort en 1762, que dió las trazas definitivas para el Arsenal, que todavía hoy contemplamos. La obra era de gran envergadura, y a la vista de un contrato prolongado, el 15 de junio de 1751 Pedro Ignacio escribió una carta desde El Ferrol, pidiendo que se le dieran a su mujer 6.000 R.V. para viajar con su familia a esa ciudad, recibiendo María Ignacia de Arzallus 3.000 R.V. en julio, de sus haberes en la construcción de la iglesia de Santa María. Su ausencia de Guipúzcoa fue prolongada y sabemos que el 7 de abril de 1759 vendía la casa que tenía en Azpeitia, habiendo fallecido por estas fechas su mujer.

La personalidad de Pedro Ignacio debió de ser bastante especial y conflictiva, pues además de tener problemas en Aranjuez, San Pedro de Bergara y San Bartolomé de Elgoibar, se los creó a su padre, a quien planteó un pleito en 1746. Y también a los herederos de su compañero de obra en Santa María, el maestro cantero Juan Bautista de Inchausti, con los que mantuvo otro en 1749; y no estando este litigio resuelto antes de marcharse a El Ferrol, dio poder para que se siguiera el 20 de noviembre de 1750.

La presentación y aprobación del proyecto de Lizardi

El 9 de junio de 1773 Lizardi presentó el plan y presupuesto para su aprobación al Comandante General de la Provincia, marqués de Basecourt, quien lo transmitió al Ingeniero Jefe Carlos Agustín Giraud, suministrando éste un informe favorable. Obtenida la aprobación de la autoridad, se

11. Archivo General de Guipúzcoa. Protocolos Tolosa. IPT, P. 1.763, ff. 301-313.

celebró el 1 de julio una Junta General de Constituyentes del Consulado. Este momento sería posiblemente, el punto de partida de la decisión formal, de ejecutar el plan bajo unos costos determinados. Fue presidido este acto por el Prior, y asistieron los dos Cónsules, el Síndico y otros veinte constituyentes. La Junta sirvió para actualizar la información a los asistentes, con la lectura de los acuerdos que había llevado a cabo la Junta de Consultores. También se hizo referencia, a la carta enviada al marqués de Basecourt y su contestación favorable al diseño de Pedro Ignacio de Lizardi; y al informe enviado por el Ingeniero Jefe Carlos Agustín Giraud. Asimismo se notificó, según la comunicación del 25 de junio, el apoyo a la construcción de la Dársena de un constructor y varios pilotos y capitanes de barcos, de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas¹².

Resultaba conveniente la ejecución de las obras, de acuerdo con las opiniones manifestadas y recogidas por el Prior, y en virtud de los factores siguientes: porque aumentaría la entrada de navíos de porte mayor, sobre todo los de la Compañía Guipuzcoana de Caracas; incrementándose los ingresos por el derecho de la Avería. También porque durante varios años, el Consulado no tendría gastos de reparación de muelles. Además, aunque se necesitase hacer una subida en el porcentaje del derecho de Avería, que se fijaba en el medio por ciento, quedaría para los comerciantes y para el común mayores ganancias por el aumento de las transacciones. Incluso el comercio se incrementaría si se efectuaba el camino Real, que se esperaba hacer desde los Pirineos hasta Villafranca; por la comodidad que supondría el puerto para la conducción de árboles, tablazón, y otros materiales de maderamen necesarios para la construcción de los Reales Vageles. Asimismo se sumaría el tráfico comercial que se hacía del Reino de Aragón con Cádiz, desde el puerto de Barcelona. Por otra parte, con la Dársena se evitarían los frecuentes naufragios, por lo que se perdían cada año de uno a dos navíos con su tripulación. Hay que decir, que a pesar de los medios existentes, y aún a costa de los crecidos gastos que se ocasionaban, no se lograba en muchas ocasiones dar el debido socorro en tiempos borrascosos; teniendo que esperar ancladas con gran riesgo, las embarcaciones que llegaban en baja mar. También se tuvo en cuenta que si alguno de los muchos navíos que llegaban con géneros nobles, de Amsterdam, Londres o Cádiz, se perdía, importaba más su costo que el que tendría la Dársena. Finalmente terminaba asegurando que esta obra sería provechosa para el Estado y la Causa Pública, pues así lo habían dado a entender los expertos antes citados.

Por último, en cuanto a la financiación, la propuesta del Prior se inclinó porque la ejecución de la obra se hiciera a costa de los Fondos,

12. Archivo General de Guipúzcoa. Corregimiento. Civiles Elorza, leg. 178, pp. 82-83v.

Derechos de Avería, Haber, y Rentas pertenecientes a la Casa y Consulado, obteniendo previamente el permiso de S.M.

Como Comisionados de la Dársena en esta junta de 1 de julio se nombraron al Prior Francisco Ignacio de Goicoechea y los que le sucedieran en el cargo, al Cónsul José Domingo de Huici, José de Guruceaga, Juan José Vicente de Michelena, Juan José Ibáñez de Zabala y Juan José de Goicoechea. Ellos serían los encargados de llevar adelante la ejecución del plan, recibiendo para ello poderes especiales hasta su perfecta conclusión. Se previó también que en caso de alguna discrepancia o empate de votos, se convocaría Junta General de Comercio, ejecutándose lo que se resolviese en ella. Además, antes de finalizar esta reunión, se pediría a los seis Comisionados que buscasen los medios posibles para la efectiva planificación de “una torrecilla, y farol con luz”, en el castillo u otro paraje más adecuado; que sirviera de señal o guía, a las embarcaciones que se acercaran de noche al puerto. Por tanto se apuntaba la necesidad de un faro, que no estaba incluido en el proyecto de Lizardi.

Contenido del plan de Lizardi

Pedro Ignacio de Lizardi presentó más que un plan completo, un plano con un ajuste del coste. El Presupuesto lo dimos a conocer en el ya citado estudio monográfico, pero no el plano, no encontrado en aquel momento; sin embargo la insistencia en la búsqueda ha dado frutos cinco años después de publicar aquel trabajo, encontrándolo en la Biblioteca Nacional.

El proyecto de Lizardi es de gran formato, realizado en tinta negra, con aguadas en verde, sepia, carmín y gris (Lámina nº 2)¹³. Tiene una curiosa mezcla de planta y perspectiva de la ciudad, y una leyenda en la parte inferior derecha con el encabezado siguiente: “Plano del Puerto y Concha de la Ciudad de San Sebastian, con expresion desus Muelles antiguos, los nuevos, que se proyectan construir para ampliar la Darsena, con suficiente fondo de Agua para navíos grandes, mediante admite el terreno profundar cuanto se quiera, no obstante, que el Presupuesto que acompaña, se ha hecho con atencion a 12. pies de Agua a vaxa-mar de mareas vibas: Ygualmente se à practicado el Fondeo de su fondo en la misma Concha, por pies españoles a la maior variante”.

A continuación viene la explicación, que se enumera de la siguiente manera:

13. Biblioteca Nacional. GM, M-XLIII/42. Cat. 1.457. Mide 133,8 x 105,5 cm. Escala ca 1:300. 50 varas castellanas = 14,3 cm.

1. Entrada al Puerto, y su Concha.
2. Monte del Castillo de la Mota.
3. Ysla, y Hermita de S.^{ta} Clara.
4. Boquete entre el Monte Yeldo, y S.^{ta} Clara.
5. Muelles Antiguos.
6. Camino que guía al Muelle del mar, y torre.
7. Torre en donde se enseña la Nautica.
8. Puerta dela Guardia, y Salida del Muelle a la Ciudad.
9. Calle, y Casas del Pueblo.
10. Muelle nuevo, y su Martillo.
11. Entrada de los Navíos a la Darsena.
12. Darsena, y Deposito de los Navíos.
13. La Ciudad, con sus Templos, y Edificios.
14. Perfil cortado del nuevo Muelle, figurando con su Martillo de frente, y significado por la Linea de puntos A. B.
15. Pleamar.
16. Vajamar.
17. Muelle, y Rampa sobre la cabeza de la Darsena, con disposicion bastante para formar sobre èl Almacenes.
18. Costa, y Monte que sigue para Yeldo.
19. Arenal, que queda en descubierto a bajamar.
20. Castillo de Mota.
21. El combento delas Monjas del Antiguo.
22. Casas de havitacion de labradores.
23. Peñascos.
24. Juncales.

Se añade a la descripción de los puntos señalados, dos apartados con letras:

- C. Altura de Agua, que aì en la actualidad a mar vaja a la entrada, y boquete de la Concha entre los dos Martillos, que es de 11. Pies, y puede hacerse según permite el terreno hasta 18, y más en caso necesario.
- D. Concha en donde se denota por Cuaumos el fondo, o altura de Agua, que tiene a la vaciante de mareas vibas, medido por pies españoles.

Debajo de su firma Pedro de Lizardi (omite el Ignacio) pone la siguiente Nota:

“Que los 12. pies de fondo que contiene este Plano, està resuelto sean 18. En Marea baja”.

Este plano y vista de la ciudad es un importante documento, y resulta necesario analizarlo en profundidad, por ello para mejor entendimiento dividiremos su estudio en varios apartados o zonas, efectuando una observación detenida de estas áreas, mostrando de forma paralela fotográficamente su estado actual. Ampliamos además su reproducción gráfica en detalle,

pues el plano da testimonio de otros aspectos de interés, no solo por el conocimiento de la dársena sino de la fortificación, fisonomía de la ciudad, Isla de Santa Clara, y Monte Igueldo.

Parte izquierda del monte Urgull

La parte izquierda del monte Urgull (Lámina nº 3), muestra en primer término y casi pegado al monte el edificio del Consulado, que actuaba como almacén y Escuela de Náutica, creada por iniciativa de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País en 1771, como Lizardi indicaba, y que hoy ocupa el Museo Naval.

A la derecha de este edificio estaba el gran torreón que todavía se conserva, (Lámina nº 4) del que partía hacia la derecha la muralla trazada por el ingeniero de Felipe II, Tiburcio Spanochi, posteriormente ampliada por la izquierda según nos muestra el plano. Hoy la muralla tiene casas adosadas, pero es perfectamente identificable la zona original junto al torreón, con una escarpa o pendiente que se va a lo largo de ella al subir hacia el monte perdiendo, hasta hacerse vertical. En el lado más occidental aparece la fortificación con sus garitas de vigilancia y los diferentes puntos donde se situaban las baterías de artillería del lado de la ciudad, en disposición triangular a barbata, es decir, con un parapeto y derrame continuo, por encima del cual disparaban las piezas de artillería, siendo buenos ejemplos de ellas la batería del Suroeste, en la que posteriormente se abrieron dos troneras por el lado de la ciudad (Lámina nº 5), y la que está debajo de la batería del Gobernador (Lámina nº 6). El perfil defensivo que vemos hoy, comienza a la izquierda con la batería de la Damas, que también mostraba el plano, pero está muy modificado.

En cuanto al castillo edificado sobre base roquera, cuya vista en alzado no aparece en los planos militares de la época, nos muestra en el plano de Lizardi su alto núcleo central o macho circunvalado por una muralla (Lámina nº 7) con seis troneras y anchos merlones, garitas y cuartel (Lámina nº 8). También se dibuja en el plano la puerta de entrada (Lámina nº 9); esta es simplemente una apertura en forma de arco de medio punto, en la que se destacan las dovelas, subrayándose por medios cubos circulares.

Parte derecha del monte Urgull

La parte derecha del monte está más simplificada (Lámina nº 10), presentándonos la batería del Mirador que batía la zona de la desembocadura del río Urumea; ésta disponía de entrada, en la actualidad ampliada con una defensa exterior, de arco de medio punto con impostas, enmarcadas por

pilastras fajeadas de gusto serliano, provistas de capitel, basa y plinto (Lámina nº 11). Desde esta batería se disparaba por unas anchas troneras que podemos ver en la actualidad. Igualmente podemos observar que el plano simplifica la perspectiva, porque la batería en realidad está muy alta respecto al mar (se hizo otra batería más baja) (Lámina nº 12).

El conjunto de la ciudad

Circundada y constreñida por la muralla, el diseño de Lizardi nos muestra una ciudad de forma aglomerada (Lámina nº 13), excepcionando el trazado nítido de la calle de la Trinidad, hoy 31 de agosto, la única que se libró de las llamas en 1813. Muestra a la izquierda y en alto el convento de Sta. Teresa, y comenzando la calle la iglesia de Sta. María que se inició también con el diseño de Pedro Ignacio de Lizardi, aunque la fachada fue ejecutada en tiempo de Francisco de Ibero, la que dibuja de una manera muy simple y esquemática. A esta edificación le siguen otras casas, el colegio de Jesuitas, otro grupo de viviendas y el convento de S. Telmo.

Espacio comprendido desde Sta. Clara al monte Igueldo

Al destacar Lizardi los edificios significativos, no se olvidó del convento de monjas del Antiguo, situado sobre el pico de Loreto, San Bartolomé (Lámina nº 14), ubicado en el lugar donde hoy se levanta el palacio de Miramar; ya que era el monasterio más antiguo de Guipúzcoa, cuyo primer documento conocido es una bula de Inocencio IV de 1250¹⁴. En su planta se distingue un gran edificio cuadrangular que incluye un patio central, posiblemente las habitaciones monacales con vistas al claustro, y adosado en uno de sus lados el templo; rodeando el conjunto otras pequeñas viviendas o dependencias secundarias. Al final de la playa de Ondarreta, se divisa Igueldo, mostrando la costa y el riachuelo de Añorga, también denominado de la Antigua, que se cubrió posteriormente.

El proyecto de Dársena

Los seis muelles o cays que existían y Lizardi denomina antiguos, no los identifica por su nombre y los numera todos con el número 5 (Lámina nº 15). El más largo, que salía de la puerta de la guardia o entrada del puer-

14. VIVES, Gabriela: *Catálogo de los documentos del archivo del Monasterio de San Bartolomé de San Sebastián*. Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, nº 17, San Sebastián 1991. Más sobre este convento en ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel: "El Retablo del Convento de San Bartolomé de San Sebastián". BEHSS, Vol. 28 (1994), pp. 101-131.

to a la ciudad (nº 8 en el plano), se llamaba **Cay Buru**; se desarrollaba a base de un primer tramo casi perpendicular a la muralla del mar, incliniéndose luego hacia el interior, expresándose de por Lizardi de forma punteada en el plano, puesto que planificaba eliminarlo. El siguiente muelle hacia el interior corría paralelo al anterior y era muy pequeño, denominándose **Cay Mingancho**. Le seguía, uno más alargado y paralelo al “Camino que guía al Muelle del Mar”, esto es el contiguo a la falda del monte, se trataba del **Cay Erdi**. El más largo que llegaba al edificio del Consulado y seguía hasta el último era el **Cay Mingancho del Norte**. Mostrado por medio de puntos, pues también planeaba eliminarlo, era el **Torreco Caya**, que se iniciaba al frente del edificio del Consulado. Y por último, más al exterior, donde terminaba el Mingancho del Norte, de mayor anchura que los anteriores por estar más batido por el mar, estaba el **Cay de Arriba**; que mantenía y alineaba con él el nuevo muelle, iniciándose en el baluarte de San Felipe. Rotulada en el sentido inverso al plano, la escala en varas castellanas, la situaba en el centro de la dársena.

El nuevo muelle contaba, con dos rampas dobles de bajada para acceder a las embarcaciones, y su martillo en la entrada también con rampa doble; muestra en la sección nº 14 el perfil cortado del nuevo muelle, figurando con su martillo de frente, significándose por la línea de puntos A. B. (Lámina nº 16), indicando la escala debajo. Este muelle se plantea en piedra de sillería, sin mostrar escollera, con mayor anchura en la parte inferior. Indica en el punto C que la altura del agua en la entrada de la dársena era en bajamar de 11 pies, y podía hacerse según permitía el terreno hasta 18, y más en caso necesario. En la nota bajo su firma indica Lizardi “Que los 12 pies de fondo que contiene este Plano, està resuelto sean 18”, ésto en marea baja.

En la documentación que adjuntaba y en su día publicamos, en un breve preámbulo indicaba que el cálculo se había hecho para tener doce pies de agua en baja mar en toda la Dársena, donde en aquel momento la mayor parte de ella quedaba en seco, con el consiguiente peligro de averías en las embarcaciones.

Lizardi dividió el presupuesto en ocho partidas. La primera trataba de los cajones para la cimentación. Estos se harían de madera de haya, calafateados con estopa en las uniones de las tablas “chufadas con brea”. Valoraba en otra el coste del relleno de los cajones, que se efectuaría con cal y canto de la mejor calidad, revistiendo de sillería los ángulos de cada uno, efectuando los frentes de mampostería. La siguiente partida comprendía, el presupuesto de los maciceros de mampostería de los murallones, desde la superficie alta de los cajones. Se refería la cuarta partida a la sillería labrada a pico y cincel, la cual montaría a soga y tizón. Un importe supe-

rior a la tercera parte de la partida anterior, se dedicaría al betún o “zulaque” para chufar las juntas de la sillería.

Además de las cinco partidas, propiamente constructivas, dedicaba en la sexta una cantidad a dos pontones con sus cucharas y utensilios para limpiar el fango. También valoraba las demás embarcaciones planas, como gánguiles y otras que serían necesarias para la obra arquitectónica. El último apartado trataba de la excavación y transporte del fango, que se drenaría hasta una profundidad de doce pies.

El total del plan ascendía a 3.151.100 R.V. Sin embargo, se apostillaba que si se pensase traer los navíos de la Compañía de Caracas, sería necesario hacer el fondo de por lo menos 18 pies, lo que supondría un incremento de 1.575.000 R.V., y haría un total de 4.726.100 R.V.¹⁵. Pedro Ignacio terminó el presupuesto el 4 de junio de 1773 y el día 9 lo presentó a las autoridades competentes.

La aprobación real

Se solicitó el mes de julio al rey Carlos III la autorización real, con tres argumentos: en primer lugar se esgrimió la poca seguridad para las grandes embarcaciones y mercancías, la de aprovechar las ventajas que ofrecían para el comercio los nuevos caminos que enlazaban con Alava; y que la financiación se haría por cuenta del Consulado. Apenas un mes después, el Rey aprobó dio el visto bueno al proyecto en La Granja. Finalmente el representante del Consulado en la Corte, el marqués de Irlanda, les envió la Facultad Real, indicándoles que S.M. además de aprobar el proyecto, le había dado su real protección, por lo que les pedía se hiciera con la mayor brevedad. El plan quedaba en la Secretaría de Estado y el marqués pedía que Lizardi hiciera una copia para él.

Resulta extraño que el plano que nos ha llegado, sin las condiciones de Lizardi, no estuviera en la sección de Estado del hoy Archivo Histórico Nacional, lo que supone que tal vez el expediente se perdiera y el plano hoy existente fuera el enviado al marqués de Irlanda. El encontrado procede de la Real Librería, después Biblioteca Nacional, fundada en 1711 por Felipe V. Éste la ubicó en las inmediaciones del Alcázar Real y mandó dotarla con los libros que había traído de Francia y los que se conservaban en el Alcázar con el nombre de Biblioteca de la Reina Madre. Por R.O. de 1713 se dispuso que un ejemplar de todo libro que se imprimiera en el Reino, se debía pasar a ella; después se incorporaron a ella diferentes bibliotecas.

15. Archivo Municipal de San Sebastián. Sec. E, Neg. 6, Lib. II, Exp. 1, Doc. 1.

El planteamiento para la ejecución de las obras

El Consulado consideró que Pedro Ignacio de Lizardi como diseñador del plan, debería dirigir la obra, y para ello pidieron al Rey que les concediesen el traslado a San Sebastián del arquitecto. Lizardi que estaba en aquel momento destinado a “foronear” el plano de los nuevos caminos, proyectados para el transporte de arboladuras de los navíos de la Real Armada desde los Pirineos. El Rey autorizó el traslado de Lizardi para dirigir la obra, una vez obtenido el permiso del ministro Julián de Arriaga, Consejero de Estado y del Despacho Universal de la Marina e Indias.

Pero al intervenir el Ministro, dió su parecer indicando que para esta importante obra sería más apropiada la dirección de Julián Sánchez Bort por “ser éste de los más hábiles de los que se conocen en este arte, como lo ha manifestado en el tiempo que ha dirigido la construcción de los muelles y demás edificios que el Rey ha hecho en el departamento del Ferrol”. Los Comisionados pidieron que Sánchez Bort pasase por la ciudad a conocer el plan, y comprobar las máquinas y materiales que Lizardi consideraba precisas, y les comentara las dificultades que encontraría el arquitecto vasco en su construcción. A través de este testimonio, queda claro que éstos pretendían una mayor información sobre el plan de la que poseían a través del brevísimo presupuesto de Pedro Ignacio; pues eran conscientes de la dificultad de la obra. Lo que nos hace pensar que la elección de Lizardi se había tomado con excesiva urgencia, por lo cual el proyecto contaba con algunas lagunas y estaba carente de un soporte aclaratorio.

En esta época Bort estaba en Cartagena y al pasar por la Corte camino de El Ferrol, se le pediría que fuera a San Sebastián para hablar sobre el proyecto. De este ingeniero hidráulico sabemos que nació en Cuenca en 1725 y que estudió matemáticas y maquinaria en la Universidad de Orihuela, donde pudo adquirir experiencia en las obras que se estaban realizando sobre el río Segura. Llegó a la Corte en 1747, nombrándole al siguiente año arquitecto hidráulico de las Reales Obras de Madrid. En 1751 fue enviado a varias cortes para ampliar conocimientos, visitando París, Bruselas, La Haya y los puertos más importantes de Francia, Flandes y Holanda, regresando en 1752. Tras dar cuenta de su comisión, formó distintos proyectos de canales, hospitales y hospicios. Ese mismo año Fernando VI creaba la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando y Bort fue de los primeros alumnos. Al año siguiente consiguió en este organismo el segundo premio. Su estancia en la Academia fue breve, ya que en 1754 se marchó a La Coruña para trabajar en el Arsenal de El Ferrol, a las órdenes del ingeniero francés Francisco Llobet. A los ocho años de su llegada al Arsenal y con treinta y siete años de edad, fue nombrado Director. En este puesto desarrolló su cometido durante varios años, dejando su

impronta en este significativo complejo y en la ciudad. Desde su nueva situación, lo primero que acometió fue una nueva traza para finalizar el Arsenal, aprobándose ésta en enero de 1765. Siguió modificando y realizando diseños en el Arsenal, así como el proyecto urbanístico del nuevo trazado de la ciudad y la construcción de la nueva iglesia de San Julián. Ideó igualmente planes de salubridad pública, elaborando la red de alcantarillado para el nuevo Ferrol en 1767. Otra obra ferrolana en la que intervino fue la capilla de Ntra. Sra. de los Dolores, construida en 1771, de la que Bort dio la traza, siendo el ejecutor Pedro Ignacio de Lizardi. En suma fue, con los arquitectos civiles Antonio de Bada y Francisco Solinis, el germen que daría lugar a la formación del Cuerpo de Ingenieros de Marina.

Finalmente el Rey concedió que Julián Sánchez Bort se encargase de la dirección de la obra de la dársena, pero no llegó a la ciudad hasta mayo de 1774, reuniéndose el último día de este mes con los Comisionados y Lizardi. El mismo Bort exponía que desde su llegada se había dedicado a cotejar los planos dispuestos por Lizardi, considerando conveniente sacar más el Cai de Arriba hacia la Concha y que el Muelle de la nueva Dársena siguiera hasta la garita del baluarte de San Felipe. También explicó en la reunión los diferentes modos que se conocían para la ejecución de este tipo de obras, entre los que citaba los métodos de: escolleras, malecones, cajones, lambordas, puzolana, etc., y los inconvenientes y gastos que tenían cada uno de ellos. A partir de esta información se tomó el acuerdo de que Bort hiciera nuevos presupuestos con sus planos correspondientes. Dos semanas más tarde Lizardi escribía una carta a los Comisionados, anunciándoles que salía para Navarra a continuar con sus trabajos, después de haberle explicado todo a Bort, y no ser necesaria su presencia en San Sebastián por más tiempo.

El nuevo proyecto de Julián Sánchez Bort

A finales de agosto de 1774 Bort presentó su proyecto al Consulado y como contraposición al de Lizardi, era extensísimo¹⁶, lleno de erudición, elegancia literaria y descripciones profundas, lo que definía sin duda la personalidad de este gran arquitecto-ingeniero, combinación profesional

16. AGS. Secretaría de Marina, Leg. 389, Consta de 46 puntos y ocupa 42 folios, existen dos copias en el legajo. "Proyecto General de las obras que se pretenden ejecutar para mejorar el Puerto y la Dársena de la Ciudad de San Sebastián formado por Don Julián Sánchez Bort de la Real Academia de San Fernando Teniente de Navío de la Real Armada Director de las Obras Hidráulicas del Departamento de Ferrol, y encargado por Su Majestad de la Dirección de éstas a instancia de la Ilustre Casa de Contratación y Consulado de la misma Ciudad".

frecuente en el siglo XVIII¹⁷. Constaba de una introducción y cinco capítulos, basados en: la manufactura de una linterna, la dársena, construcción de los muelles, la muralla interior frente a la Ciudad; y el proyecto para mejorar la Concha con: el muelle, diques, astillero, etc. Citado el proyecto por varios autores, tuvimos la satisfacción de poder analizarlo, al haber localizado los planos que lo acompañaban. Sin duda este proyecto fue el más significativo de los presentados en Guipúzcoa en el reinado de Carlos III.

El plano completo del puerto que acompañaba (Lámina nº 17)¹⁸, tenía más detalle que el de Lizardi, mostrando también las fortificaciones en planta, desde la más occidental, la de las Damas con forma abalaurada y las otras triangulares como las presentaba Lizardi. No aparecía la del Mirador porque el plano no abarcaba toda la montaña, aunque sí mostraba la de Bardocas al lado opuesto de la ciudad. El monasterio de San Sebastián el Antiguo y los caseríos cercanos estaban claramente representados, así como la regata de Añorga o de la Antigua, que desembocaría antes del muro de cierre que proyectaba entre Santa Clara e Igueldo.

La delimitación del recinto de la dársena se diseñaba en el Plano Nº. 2 (Lámina nº 18)¹⁹, identificando los muros que forman la dársena, con veintidós puntos clave señalados con letras que iban de la A a la Z. La dársena se comenzaría en la garita del baluarte de San Felipe y hasta el inicio del Cay Buru, que limitaba la dársena existente, se haría el muelle interior; quedando un gran espacio en la zona portuaria, a la vez que aumentaba el tamaño de la dársena, respecto al proyecto de Pedro Ignacio de Lizardi. El primer cambio respecto a Lizardi era la delimitación de la entrada por dos martillos y la no utilización del muelle exterior, proyectando uno nuevo. La puerta principal de acceso del Arsenal se trasladaría al punto “Y” de dicha muralla, de modo que hiciera frente al Puyuelo y calle de la Pescadería. Bort manifestó que se debían construir tres manzanas de gran-

17. ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel: “La arquitectura hidráulica en Guipúzcoa durante el reinado de Carlos III”, en IV Jornadas de Arte *El Arte en tiempo de Carlos III*. Departamento de Historia del Arte “Diego Velázquez”, C.S.I.C., Madrid 1989.

18. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano nº XI-55: “Plano general del puerto de San Sebastián con las obras proyectadas para mejorar su Concha y darzena”. Copia firmada por el propio autor D. Julián Sánchez Bort. San Sebastián, 25 de agosto de 1774. Escala de 110 mm. las 400 varas castellanas. Tinta y colores. Con explicación. Mide 530x739 mm., recuadro de 519x729 mm. Remitido con los dos siguientes y el presupuesto por la Casa de Contratación a D. Julián de Arriaga, en carta de 14 de noviembre de 1774.

19. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano nº XI-56: “Plano de las obras proyectadas para ampliar la dársena del puerto de San Sevastian cuio fondo deve ser de 18 pies, a lo menos, a vaja mar”. Copia firmada por el propio autor D. Julián Sánchez Bort. San Sebastián, 25 de agosto de 1774. Escala de 237 mm. las 300 varas. Tinta y colores. Con explicación. Mide 527x740 mm., recuadro de 516x731 mm. Acompañaba al anterior.

des almacenes, señalándolas en el plano con cruces; pensando en las ventajas que proporcionaría a su comercio, las cuales servirían para aumentar el caudal para el Consulado.

El diseño de Bort contrasta con el sencillo plan de Lizardi y también los materiales a utilizar variaban sustancialmente de los mencionados por Pedro Ignacio. Los frentes que miraban a la mar se harían de piedra labrada, desde la solera hasta tres pies más alto que la mayor marea, y luego se continuarían de buena mampostería; completándola con una banquetta y parapeto, hasta doce pies de fábrica fuera del agua. En el interior de la dársena se labrarían los mismos muelles con “mampostería Real de piedras muy crecidas”. Para amarrar los barcos, se embutirían cañones de artillería ya desechados cada veinte varas. Dispuso Bort también tres rampas simples y no dobles como Lizardi, en los ángulos D, J muy amplias y en K por ser la zona de entrada una más pequeña, para la carga y descarga; y entre ellas dos o más escaleras embutidas en los muelles. Apunta igualmente que si además se pusiesen argollas de hierro y bronce entre unas y otras, serían igualmente de utilidad y conveniencia.

El impacto del proyecto de Julián Sánchez Bort y sucesos posteriores

Sin duda el Proyecto de Bort produjo una positiva impresión en el Consulado, por su contenido, cuidada y detallada ejecución de los planos, bien delineados y coloreados con aguadas; en cuya elaboración Bort era sumamente exquisito. El Comisario Ordenador de Marina, Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, dio su opinión favorable y también el Comandante General, marqués de Basecourt, tras el informe del Ingeniero Jefe Carlos Agustín Giraud. Sin embargo, inmediatamente se levantaron detractores del proyecto, capitaneados por el Cónsul Juan José de Zuaznábar, que venía estudiando con ahinco la forma de paralizar la ejecución de la Dársena, el cual redactó en contra su “Discurso Político” en noviembre. Este fue contestado por Bort en dos cartas, que ponen de manifiesto la elegancia del arquitecto, lo profundo y ajustado de su análisis y profesionalidad, calificándolo de la siguiente forma:

“en globo, diré, que el demasiado celo, y amor patricio, con que el autor atiende a la felicidad de su comercio, es muy posible degenerar en caricias de padrastro, o como dice el vulgo, que, por querer mucho el cuervo a sus hijos les saca los ojos”.

Mientras se tramitaba la aprobación real, Bort fue reclamado por la Compañía de Badín, encargada de la construcción de la Acequia Imperial de Aragón, ya que había concluido su trabajo hacía cuatro meses y no se podía tener inactivo un ingeniero de tanta valía. En mayo Sánchez Bort

intervenía en la aprobación del proyecto de la Dársena, perdido en la Corte, por lo que se enviaron de nuevo copias íntegras de Planos y Proyecto; aprobándolo el Rey por Real Orden de 25 de mayo de 1775.

Pasados unos días se congregaron los Comerciantes en un acto solemne; el Prior tomó la Real Orden en sus manos, la besó, y puso sobre su cabeza, “como a carta de su Rey, y señor natural”, diciendo que la obedecían, con la veneración, y respeto debido, y que su contenido se guardaría, cumpliría y ejecutaría al pie de la letra. Pero la realidad fue otra, ya que el Prior gestó un plan para entorpecer la realización de las obras, y las disputas entre él y los Comisionados dieron lugar a pleitos, primero en el Corregimiento y luego en el Consejo de Castilla, extendiéndose este tipo de acciones hasta 1779 en que se paralizaron y se abandonó el proyecto.

Las dársenas actuales, parten de un proyecto inicial del ingeniero Peironcely, llevándose a cabo el definitivo en noviembre de 1857. El constructor de la obra fue Fermín Lasala, que las comenzaría el 1 de agosto de 1851, terminándolas en el otoño de 1858. Este diseño contemplaba una dársena de solamente 16 pies de profundidad, cerrada por un dique que se alinea, no con el muro más exterior (cay de arriba), sino con su paralelo (torreco caya), de forma que la entrada del puerto se hace por el espacio dejado entre ambos. Con este plan se mantenían los muelles más antiguos con algunas modificaciones, y ampliaban la zona portuaria con un muro paralelo a la muralla. El amarre de los buques al nuevo dique se lleva a cabo sobre cañones de artillería insertados en los muros.



Lámina 1. Vista de las obras de excavación en el puerto en 1990.

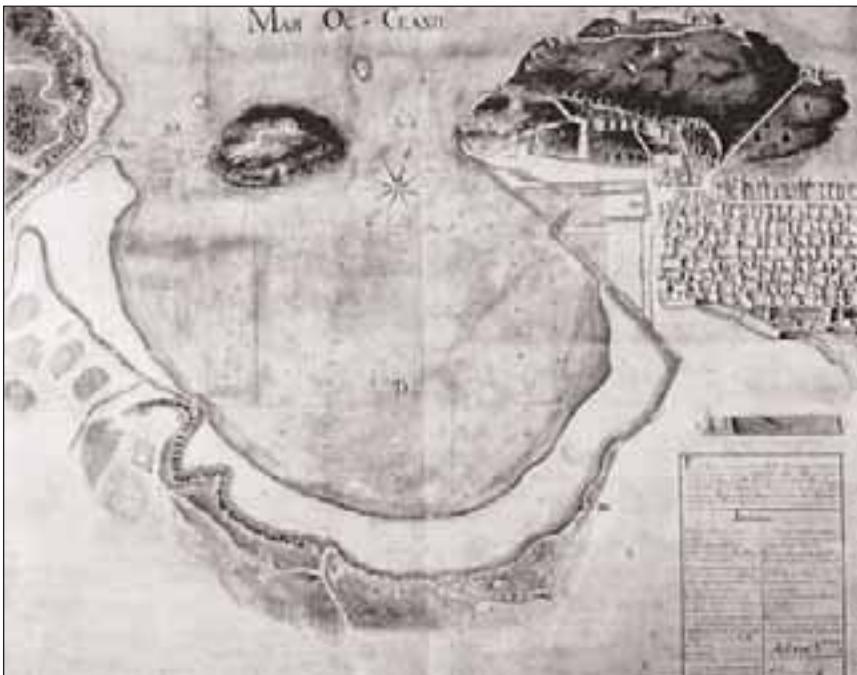


Lámina 2. Pedro Ignacio de Lizardi. Plano y vista de San Sebastián. 1773.

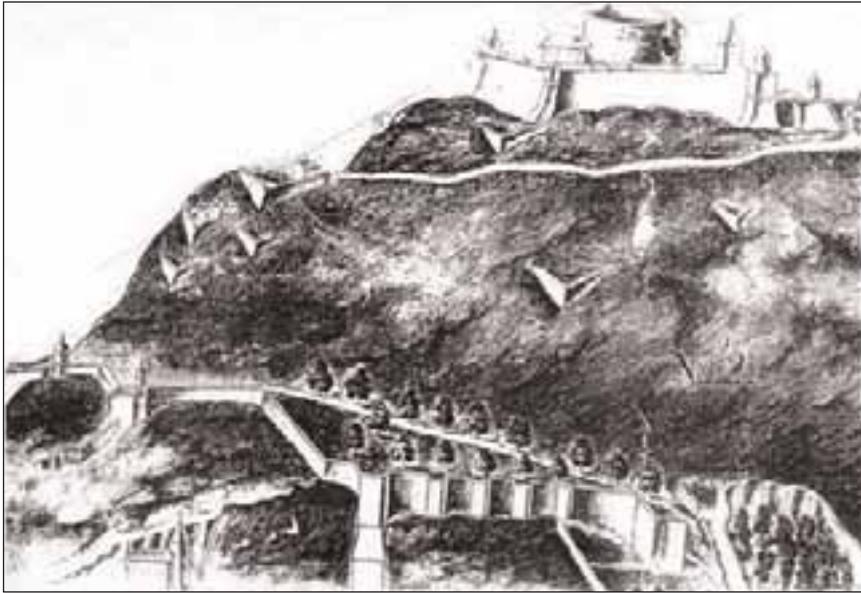


Lámina 3. Pedro Ignacio de Lizardi. Detalle de la zona izquierda del monte Urgull.



Lámina 4. Detalle del torreón donde comenzaba la muralla de Spanochi.



Lámina 5. Batería triangular del Suroeste.



Lámina 6. Batería triangular a barbeta debajo de la batería del Gobernador.



Lámina 7. Macho del castillo.



Lámina 8. Cuartel del castillo.



Lámina 9. Puerta de entrada al castillo.

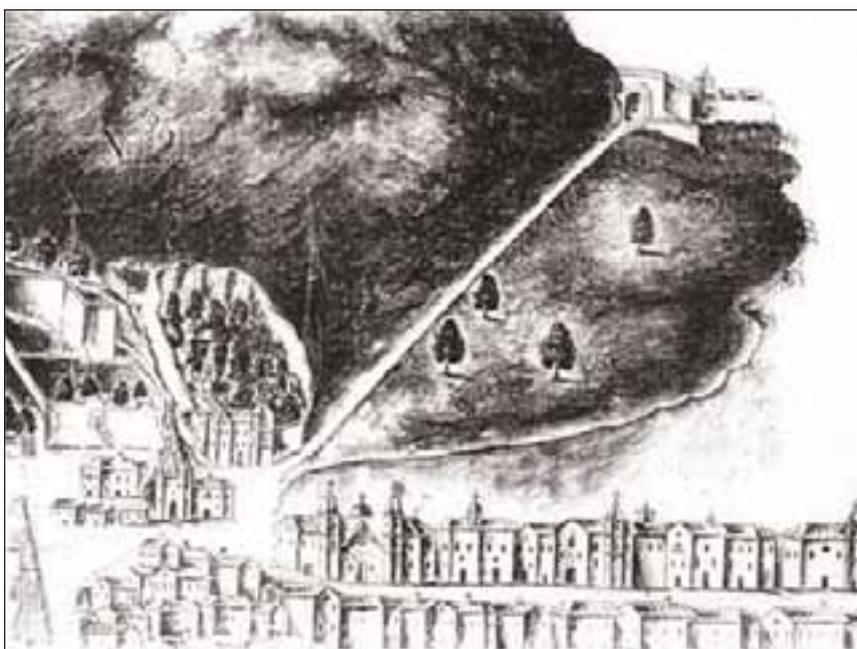


Lámina 10. Pedro Ignacio de Lizardi. Detalle de la zona derecha del monte Urgull.



Lámina 11. Puerta de la batería del Mirador.



Lámina 12. Parte derecha del monte Urgull con la batería del Mirador en la parte superior.

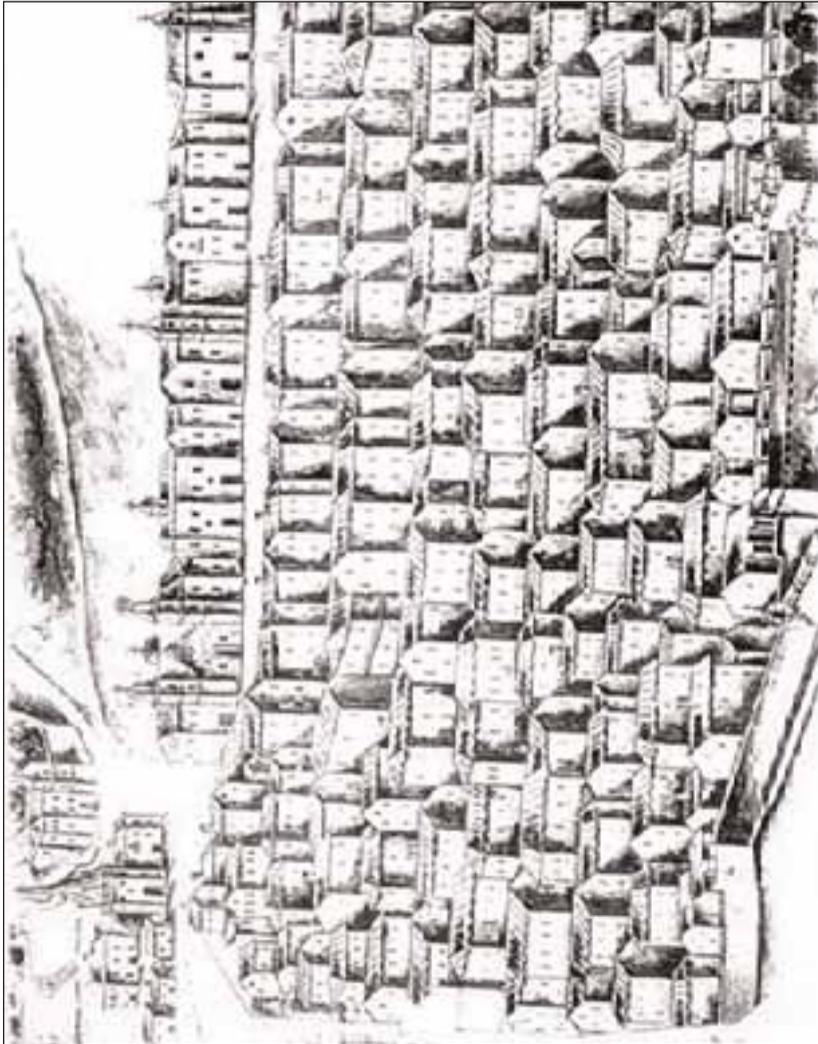


Lámina 13. Pedro Ignacio de Lizardi. Detalle de la ciudad.



Lámina 14. Pedro Ignacio de Lizardi. Detalle del espacio de la Concha entre Santa Clara e Igueldo.

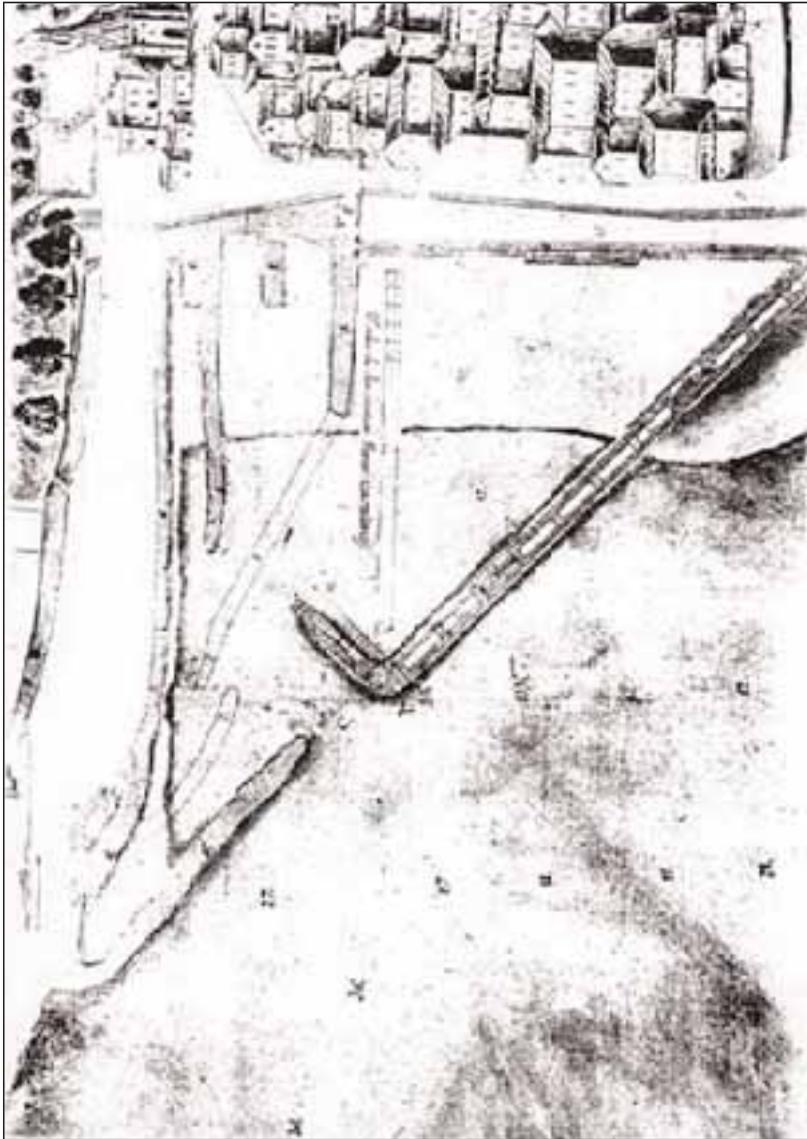


Lámina 15. Pedro Ignacio de Lizardi. Detalle del proyecto de dársena.



Lámina 16. Pedro Ignacio de Lizardi. Detalle del martillo y sección del muelle.

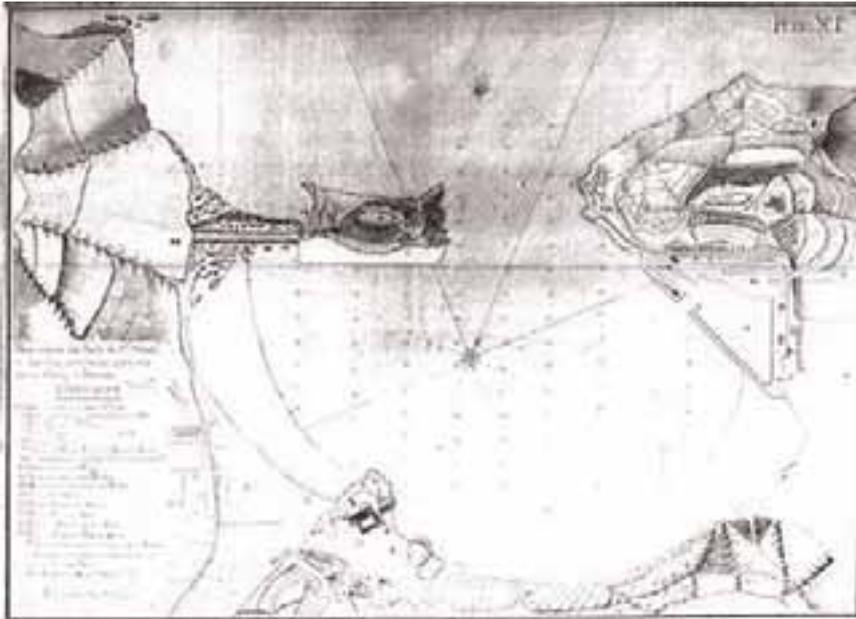


Lámina 17. Julián Sánchez Bort. Plano general del puerto de San Sebastián.

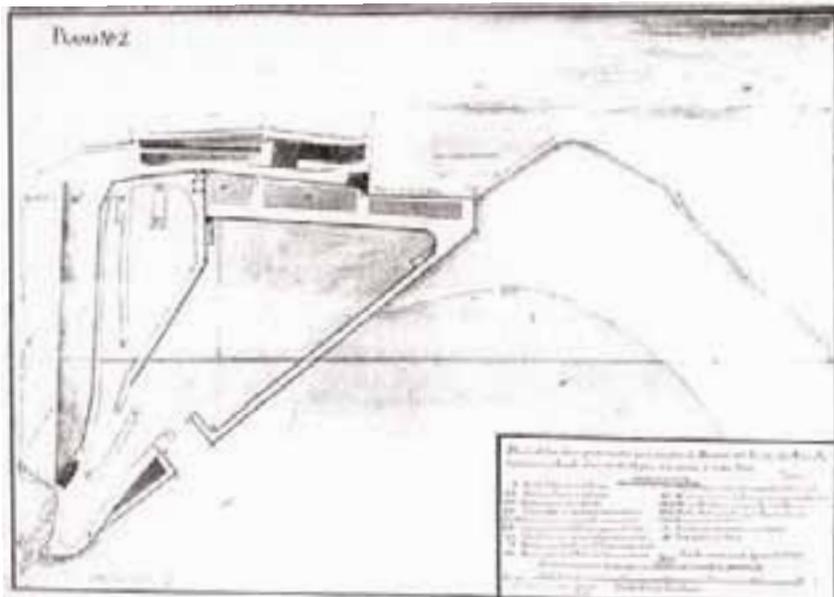


Lámina 18. Julián Sánchez Bort. Plano del proyecto de la dársena.