

CLAVES TÉCNICAS DE UNA EVOLUCIÓN URBANA

Juan Manuel de ENCÍO CORTAZAR

CAPÍTULO 1

Antecedentes históricos donostiarras. Importancia del transporte

No es una casualidad que en el “Sello Antiguo de San Sebastián” figure un “knorr” vikingo, también denominado “kogge” o “coca”, al igual que en los “sellos” de muchos puertos ingleses y del Cantábrico. Como escribe el Académico de Historia Banús, las embarcaciones vikingas eran de dos tipos. Por un lado los “drakkar” como barcos de guerra muy estilizados y rápidos impulsados a remo y por otro los “knorr” como barcos de carga anchos y panzudos mucho más lentos, e impulsados a vela, pero no ajenos a su defensa. Para ello, los “knorr” disponían de un castillo de popa para facilitar la lucha de sus arqueros en caso de conflicto.

En realidad, el “Fuero de San Sebastián”, según los historiadores, tiene su origen entre los siglos XI y XII, para asentar en dicho lugar una determinada población dentro de la política demográfica y económica del reino de Navarra, y en sus límites fronterizos de la costa cantábrica. El Fuero, según Banús, tenía una doble motivación. Por un lado una administración municipal que ejerciera la autoridad delegada del Rey de Navarra de seguridad y justicia para sus habitantes dentro del territorio foral y por otro, a modo de compensación, un sistema de privilegios mercantiles con una rebaja de un tercio del “impuesto de lezda” que afectaba a todos sus vecinos frente a los restantes pobladores del reino. Esta política proteccionista no era exclusiva para las mercancías que llegaran a su puerto, sino que estaban además incluidos los derechos portuarios de las embarcaciones propiedad de los vecinos. Es decir, era una especie de “puerto franco mercantil” en compensación a una “plaza fuerte” de la autoridad real en los confines de su reino. Naturalmente, estos privilegios forales significaron un grado de desarrollo notable para aquellos primitivos donostiarras.

Hace aproximadamente treinta años, el académico Banús daba cuenta en la prensa donostiarra de unas excavaciones en el puerto alemán de Bremerhaven en las que había aparecido una “kogge” auténtica de la liga hanseática del siglo XIV en extraordinarias condiciones de conservación. También anunciaba su restauración y exhibición futura en el Museo de la Navegación de Bremerhaven. Naturalmente, todo ello tenía un extraordinario interés para el sistema de comunicaciones entre los puertos del Cantábrico y el Norte de Europa en la Edad Media, del que queda como testimonio local la “Calle de los Esterlines” de la Parte Vieja donostiarra. Pero ¿quiénes eran los Esterlines? Serapio Múgica nos indica en su libro “Las Calles de San Sebastián”, y con referencia al Ingeniero Alzola, la presencia de la “Liga Hansa” con sus almacenes en San Sebastián y precisamente en dicha calle. Sabemos gracias a historiadores como Isaac Asimov y Walter Goetz el hecho real de la transformación del primitivo “comercio ambulante” de la Alta Edad Media como consecuencia de mejoras en el utillaje agrícola de la época romana. En efecto, la difusión del “yugo cornal”, el “arado metálico” y la “herradura” permitió abandonar el ciclo bienal del barbecho y cultivar la tierra dos años seguidos con mayor profundidad, con animales de tiro de mayor potencia. Con ello, se pudo incrementar en un 50% la producción agraria en Europa occidental y crearse excedentes agrícolas. Estos excedentes exigieron su transporte a mercados para ser negociados, y dieron lugar tanto a incrementar la población como a crear nuevas ciudades-mercado. Naturalmente, el transporte de los excedentes también exigió una mejora de las embarcaciones marítimas y fluviales así como de nuevas técnicas comerciales

Todo ello, en el siglo XIII, significó una “revolución comercial” en la que los avispados comerciantes/navegantes alemanes de Lubeck fueron sus protagonistas cuando obtuvieron en 1.226 su Fuero como “Ciudad Libre Imperial”. Los comerciantes de Lubeck se dieron cuenta de que el “comercio ambulante” en el que un comerciante aislado viajaba como mucho en caravanas de arriesgados viajes de negocio y limitadas mercancías, que el tradicional sistema no tenía futuro ante los nuevos excedentes agrícolas. Con indiscutible lógica entendieron que debiera separarse el “almacenaje de los excedentes” de “su transporte”.

Los nuevos comerciantes sedentarios no debían tener nada que ver con el viejo mercader ambulante de alto riesgo. Tenían que organizar tanto almacenes adecuados en poblaciones propicias como disponer de embarcaciones para su transporte. Ese era el “nuevo comerciante” y Juan Wittenborg de Lubeck fue el pionero. Sabía leer y escribir en latín y calcular con guarismos escritos. Con su mayor nivel cultural es el que crea la primera oficina ó escritorio comercial. De ahí surgen documentos sellados, letras, compromisos de pagos y una organización con sedes centrales y sucursales. Los “empleados jóvenes” de la oficina son los que viajan y promocionan

sus mercancías en las grandes ferias en las que a continuación crean lonjas y almacenes. Por ello Lubeck dispone desde 1.330 del primer “libro de comercio”. Naturalmente toda esta organización comercial derivó en un extraordinario poder económico consecuencia del intercambio de productos metálicos, sal y paños occidentales con el pescado escandinavo, pieles y granos del Este europeo. El nivel del intercambio llegó a tal perfección que incluso alcanzó al préstamo de capitales para su mejor colocación. La importancia mercantil de Lubeck fue tal que se convirtió en un monopolio comercial del mar Báltico. Este monopolio acometió importantes obras de infraestructura como el “canal de Stecknitz”, enlazando el Elba con el Trave, para facilitar el intercambio de productos metalúrgicos occidentales y la sal de Luneburgo con los productos agrícolas de los territorios, entonces coloniales, del este de Europa y del noroeste ruso. Esta conexión explica la futura relación entre el puerto de Lubeck, en el Báltico, con sus asociados en Hamburgo y Bremen, en el mar del Norte, frente al peaje de los estrechos daneses y su gran actividad comercial se extendió desde los puertos ingleses hasta alcanzar en el Sur nuestros puertos cantábricos

Estas actividades, dirigidas desde Lubeck, dan lugar a la Liga Hansa. Liga cuyo primer objetivo es hacer frente a las gravosas cargas para el tráfico marítimo de los estrechos daneses entre los mercados escandinavos y rusos. La Hansa tuvo almacenes en Londres, Brujas y otras muchas ciudades. Su constitución, de 1.364, le obligaba a mantener con gran disciplina el tráfico marítimo, con buques adecuados, en las ciudades de la Liga. Liberó de piratas los mares del Norte y el Báltico y mejoró el tráfico fluvial. Por todo ello su prestigio en Inglaterra, Dinamarca, Suecia y Rusia fue enorme.

No hay que eludir el que hasta entonces el gran enemigo de la Hansa fué el rey danés Valdemar por su control de las comunicaciones marinas entre Lubeck, Hamburgo y Bremen, como principales ciudades asociadas. El rey Valdemar fue vencido en 1.367 y la paz de Stralsund de 1.370 fue la culminación del poder de Lubeck y la Hansa. Poder que llegó a movilizar en 1.428 una gran flota de 248 buques y 12.000 hombres contra Copenhague. Finalmente, la realidad es que el descubrimiento de América y el nuevo camino a las Indias por el Cabo de Buena Esperanza, así como una nueva alianza entre daneses, noruegos, suecos y holandeses para el control marítimo de los estrechos y el Báltico, constituyen la última etapa de la Liga hanseática. Liga entre cuyos indiscutibles legados deben figurar los primeros tratados internacionales de Derecho Marítimo que dieron lugar a la creación de Compañías de Seguros. Igualmente, la palabra “esterlines” es una derivación de la unidad de medida en peso utilizada en el mercado de Londres por los comerciantes de las “líneas del este”, es decir de la Hansa. De esta unidad de peso nació la “libra esterlina” como recuerdo todavía vivo de aquellos comerciantes alemanes.

Por este motivo, con gran curiosidad, el pasado verano, fuimos a visitar tanto Lubeck con su “canal de Stecknitx” hasta la explotaciones de sal de Luneburgo como Bremerhaven y su Museo de la Navegación. En este Deutsches Schiffhartsmuseum diseñado por el gran arquitecto Hans Scharoun, se expone en un pabellón especial, la “Koggehalle”, descubierta en 1.962. Con sus restos se está efectuando un ensamblaje y restauración completos. Bastante intacta mide 23,50 m. de largo, por 7,50 m. de ancho y 7,50 m. de alto. En cuanto termine su rigurosa restauración será un extraordinario y emocionante testimonio, al menos para los donostiarras, de un barco de la Hansa que posiblemente hace setecientos años estuvo navegando por la bahía de la Concha.

Desconocemos la conexión “Hansa” con el puerto donostiarra; salvo la referencia de Serapio Múgica, es un tema histórico mínimamente investigado, pero pensamos que constituyendo los gascones un importante enclave en la “re población” de San Sebastián (a la que habían acudido, según Banús, precisamente por el cierre de su puerto de Bayona al cegarse al mar la desembocadura del Adour) fuera a través de ellos como se iniciara y desarrollara la construcción naval en los carpinteros de ribera de nuestra costa guipuzcoana. con técnicas similares. Carpintería naval de singular importancia puesto que se convirtió en el símbolo principal del primitivo sello ó escudo donostiarra y muy parecido al barco de Lubeck.



Sello del Concejo de San Sebastián (año 1297)

Lo que sí es indudable es que el desarrollo de las carpinterías de ribera fue tal, en el entorno guipuzcoano, que además de servir de referencia en el Sello del Concejo donostiarra alcanzó en el siglo XVI, como ha escrito el Profesor Tellechea, a facilitar a Felipe II nada menos que una quinta parte de las “naos” de la Armada Invencible. Es decir, en los 60 km. de costa guipuzcoana sus astilleros de ribera habían construido el 20% de la flota mientras que en los 4.000 km. restantes de las costas españolas y portuguesas suministraban el 80%. El rendimiento de los astilleros guipuzcoanos resultaba ser quince veces superior a los del resto de las costas peninsulares.

Hace tres años el Director del National Museum de Greenwich, Contraalmirante Roy Clare, redactaba el Prólogo de la “Enciclopedia de los Barcos” obra singular de Tony Gibbons tanto por su labor de investigación como por su rigor histórico. Precisamente dentro de ese proceso histórico se reconoce, ya en la baja Edad Media, que de las “cocas” de la “Hansa”, entre las cuales se cita la “coca de Mataró” subsistente en el Museo de Rotterdam, derivan las “naos” portuguesas y las “carabelas” y “carracas” españolas. Una de las cuales, la “Santa María” de origen gallego fue con la que Cristóbal Colón inició sus travesías trasatlánticas. En realidad se trataba de naves algo mayores que las de la “Hansa” de tres palos –trinquete, mayor y mesana– y de alto bordo con las que se inició la aventura americana. Esta conexión trasatlántica alteró el tráfico comercial hasta entonces existente. Los nuevos “galeones y fragatas” eran la clave del nuevo tráfico comercial entre los productos que de América afluían al Viejo Continente y una “primera batalla del Atlántico” tuvo lugar entre innumerables embarcaciones holandesas, francesas e inglesas que de forma irregular y desde sus bases en el Caribe se enfrentaban al monopolio comercial español.

En su conjunto, se trataba de embarcaciones de construcción tradicional, realizadas por carpinteros de ribera, sin otro criterio que su experiencia y por supuesto sin mayor conocimiento técnico de nuevos problemas. En realidad, las nuevas embarcaciones con el descubrimiento de la pólvora, y en consecuencia de la artillería naval, debían enfrentarse además a cuestiones derivadas de la creciente carga de sus bodegas y mayores arboladuras. Es decir, de la necesidad de barcos cada vez mayores, sometidos a un conjunto de acciones contrapuestas, que sin mayores conocimientos que la experiencia, debían resolver y controlar. Era una misión imposible y causa de grandes fracasos.

Un caso famoso fue en 1.628 la tragedia de la botadura de la gran fragata sueca, “Vasa”, construida por expertos holandeses. Este barco con exceso de arboladura respecto a la obra muerta, recién botado en el puerto de Estocolmo y al iniciar las maniobras de flotación, impulsado por una ligera brisa, volcó y desapareció bajo las aguas. Recientemente se ha recuperado y se encuentra expuesto en un Museo de la capital sueca como testimonio

de aquella época y aquellas técnicas de construcción naval. En realidad la Mecánica como ciencia física que estudia el movimiento de los cuerpos no adquirió carácter científico hasta que en 1.687 Isaac Newton formulara sus conocidas “Leyes del Movimiento y de la Gravedad” en las que el cálculo del “centro de gravedad” y de concurrencia de las distintas fuerzas era determinante para establecer el movimiento de los cuerpos.

Es a partir de entonces cuando se inician serios estudios respecto al cálculo del “centro de flotación” y la “estiba” de las naves. Wittser, burgoense de Amsterdam realiza los primeros estudios y publica en base a ellos su tratado de “Construcción naval”. Esta documentación, como era habitual, fue restringida con posterioridad.

Pero entre tanto, ¿qué pasa en España y en particular, en nuestra costa guipuzcoana con los carpinteros de ribera? La investigadora doña Lourdes Odriozola ha estudiado el tema y publicado, como técnica de construcción naval el “sistema Gaztañeta” como un “hito de referencia inevitable” porque racionalizó de forma sistemática el proceso de construcción naval depurando los anárquicos procedimientos tradicionales.

Antonio de Gaztañeta, que había nacido en Motrico en 1.656, era un experimentado marino de la Real Armada que se enfrentó triunfalmente a los ingleses en Panamá llegando a ser Almirante en 1.699 y más adelante, como director de astilleros en Cantabria estableció directrices dentro de los métodos tradicionales, para mejorar la solidez y durabilidad de los barcos de la Armada. Sus obras manuscritas entre 1.687 y 1.720 fueron el estupendo legado de Gaztañeta para mejorar la construcción naval que en Guipúzcoa tuvo un inmediato eco, tanto respecto al diseño y proporciones de los navíos como de las secciones de madera de su entramado estructural. Su criterio respecto a “Proporciones de las medidas esenciales para la fabricación de navíos y fragatas de guerra” consecuencia de sus experiencias en aquellos años fueron determinantes para mejorar la “estabilidad y facilidad de navegar de las naves y fragatas sin lastre”. Pensamos que a ellos se debe la construcción de los navíos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, uno de los cuales construido en 1.754 –el “Santa Ana” de 700 Tm. y 112 cañones– fue estimado por historiadores ingleses como modelo “por resultar magnífico en las viradas”. Los barcos guipuzcoanos debieron ser el soporte técnico para crear en 1.728 y tras la guerra de Sucesión, una Compañía Mercantil, que, además de reprimir el contrabando en la nueva política colonial de Felipe V, se convirtió en una poderosa institución comercial para San Sebastián y Guipúzcoa. Pensamos que incluso debió tener un gran reflejo como emblema donostiarra puesto que la nave “Hansa” que figuraba en el primitivo “Sello del Puerto de San Sebastián” fue sustituida en el siglo XVIII por uno de los navíos de la “Real Compañía Guipuzcoana de Caracas” en el escudo de la Ciudad, escudo que subsiste en la actualidad.



Las nuevas naves, a comienzos del siglo XVIII en la era de los descubrimientos encontraron en la “brújula” con “la corredera” y el “reloj de arena” con la “rueda del timón” en lugar del “pinzote” los nuevos artilugios que hicieron la navegación a vela menos peligrosa y más segura. A ello debemos añadir los cálculos, con mapas y planos de las travesías, que empezaban a utilizarse de forma regular. También fué el “doble tablazón” en las naves armadas una clave constructiva de los barcos para incrementar su resistencia en combate ante el progreso de la artillería naval, según referencia del historiador inglés Robin Mackie, y en el que el tablazón de la envolvente exterior llegaba a tener 15 cms. de grueso. Eran auténticos “acorazados de madera”.

Es más adelante sin embargo cuando el botánico y miembro de las Academias de Ciencia de París y Londres como Inspector de la Marina francesa Duhamel du Monceau publica en 1.732 su libro sobre “Elementos de Arquitectura Naval” y crea la Escuela de Ingenieros Navales. Los estudios de Duhamel fueron completados por Olivier también en Francia y Juan y Santacilia –Jorge Juan– en España. Este marino alicantino de gran formación científica y buen conocedor de la marina inglesa publicó en 1.771 su “Examen Crítico” sobre construcción naval, obra de singular importancia que una vez publicada fue inmediatamente traducida al inglés y al francés. Todos estos estudios, junto con los del científico francés Belidor con su “Arquitectura Hidráulica” fueron determinantes en el proyecto y construcción de las nuevas embarcaciones de los años siguientes.

Como resumen de todo ello, podemos estimar la extraordinaria importancia que las comunicaciones marítimas tuvieron entre aquellos primeros donostiarros que habían acudido a repoblar San Sebastián ante las ventajas de un “Fuero” otorgado por el Rey de Navarra. Atracción por las comuni-

caciones que a lo largo de los siglos se acrecienta en el XVIII con la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas tan beneficiosa para San Sebastián y Guipúzcoa por el singular monopolio del comercio americano que le otorgó Felipe V y que tiene su ocaso en el siglo XIX cuando la “Revolución Industrial” acaba con la navegación a vela como principal sistema de transporte y surgen nuevas técnicas de vapor.

Los grandes ríos europeos eran el gran medio del transporte terrestre con embarcaciones apropiadas de “lanchones, gabarras y alas” que también construían los carpinteros de ribera guipuzcoanos pero con las limitaciones de “navegabilidad” que significaban nuestros pequeños cauces fluviales.

Sabemos que en la época romana además de los 10.000 kms. de calzadas importantes, utilizadas hasta el siglo XIX, existían en la Península más de 1.500 kms. de cauces fluviales navegables en el Ebro, el Guadalquivir, el Guadiana, el Tajo, el Duero y el Miño hasta el Sil. Carlos V quiso mejorar el Ebro con el “Canal Imperial” y Carlos III además de mejorar el Canal Imperial llevo a cabo un gran tramo del “Canal de Castilla” con anchuras de cauce de 20 m. y calado superior a 2 m. El tráfico fluvial en Guipúzcoa también quiso mejorarse y en 1.750 las Juntas Generales, celebradas en Motrico, nombraron diversos comisionados para hacer navegable el Oria hasta su enlace con el Urumea y facilitar las comunicaciones entre San Sebastián y Tolosa.

Es más, reconoce Gorosabel las “inmensas ventajas” que este proyecto reportaría a Tolosa y es por ello por lo que primero Silvestre Pérez en 1.820, y después el Ingeniero de Caminos Peironcely en 1.852, por encargo de la Junta de Comercio de San Sebastián redactan proyectos tanto para mejorar las condiciones de fondeadero de la bahía como de canalización fluvial entre el Urumea y el Oría para mejorar el transporte terrestre hasta Tolosa.

En cualquier caso, el tema de las comunicaciones por tierra siempre fue penoso. Es conocida la anécdota de las reuniones en la Isla de los Faisanes a mediados del siglo XVII y con motivo de la Paz de los Pirineos entre Don Luis de Haro y el Cardenal Mazarino. Mientras el representante español se alojaba en el Castillo de Carlos V de Fuenterrabía y llegaba a la Isla cómodamente embarcado en una falúa, el Cardenal, que residía en San Juan de Luz llegaba a la isla maltrecho tras recorrer “dos leguas” de pésimo camino en una pesada carroza.

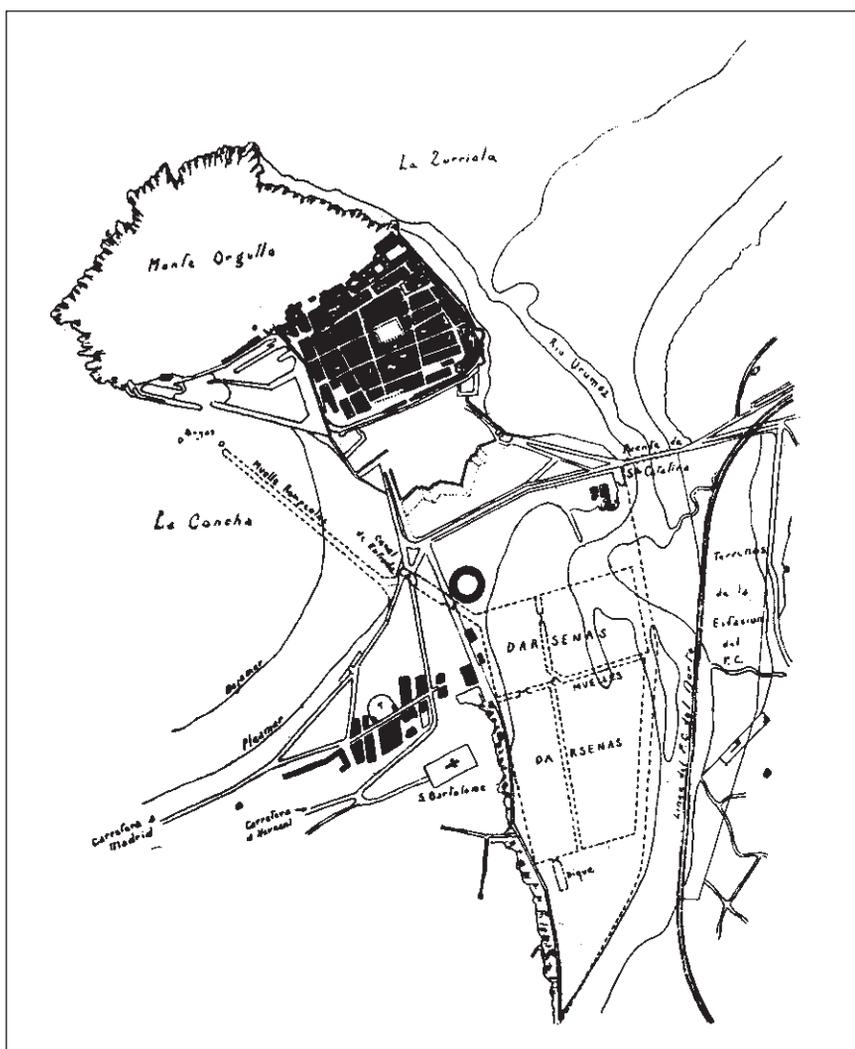
Compadecido, don Luis de Haro procuraba agasajar al Cardenal con pastelería y sorbetes preparados con la nieve de los neveros de las Peñas de Aya que le encantaban a Mazarino. Sabemos que en el siglo XIX las “diligencias” tiradas por caballos, como transporte rápido y con paradas exclusivas para el cambio de tiro en las “casas de posta”, no superaban los 15 kms./hora y tardaban casi dos días desde San Sebastián a Madrid.

El viaje ordinario diurno y para transporte pesado en “galeras” tiradas por bueyes duraba quince días en ese recorrido. Ricardo de Izaguirre en el Boletín de 1.933 de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa nos describe el proyecto del Ingeniero Estibaus para potenciar el puerto donostiarra cuando el ingeniero francés Wisocq, abandonado el proyecto de canal a Tolosa, establece la nueva traza ferroviaria de Guipúzcoa en conexión con las nuevas vías férreas a Castilla y Aragón con la consiguiente revolución del transporte terrestre. Ese era el panorama donostiarra que Estibaus justificaba con la ampliación del puerto con nuevos muelles, canal de entrada y dársenas, ante el atractivo de la llegada de un ferrocarril que, con el enlace directo San Sebastián-Barcelona, iba a permitir al puerto donostiarra estar preparado para vapores de “hasta mil toneladas” y servir no sólo de acceso al Mediterráneo de las mercancías americanas sino ser de trascendental interés económico para sus habitantes.

El descubrimiento, en 1.450, de la imprenta por Gutemberg había permitido “acumular” con cierta facilidad el conocimiento humano y con ello su progreso continuo. Progreso del que en una primera fase, en el siglo XVI, posibilita en Europa occidental bibliotecas y en su entorno universidades y centros de investigación. Centros de investigación donde son posibles los grandes descubrimientos científicos del siglo XVII protagonizados por Galileo, Descartes, Leibnitz, Newton y Kepler que con el “telescopio”, el “movimiento del sistema solar”, el “sistema de coordenadas”, la “geometría analítica”, el “cálculo infinitesimal”, las “leyes de la gravedad y del movimiento de los cuerpos”, la “órbita elíptica y las leyes astronómicas”, estructuran la Ciencia Pura. Ciencia que en el XVIII se transforma en Ciencia Aplicada cuando Papin descubre su “cilindro de vapor” que Jacobo Watt desarrolla y aplica con su “máquina de vapor”. Es a partir de entonces, ya en el siglo XIX, cuando de su aplicación generalizada estalla la “Revolución Industrial” en la que por primera vez la energía es independiente de un medio natural como el cauce de un río, el impulso del viento ó la fuerza de un caballo.

La cuestión tiene tal importancia que si bien la energía propiciada por medios naturales significaba por persona, a principios del citado siglo, magnitudes del orden de 5 Kw/día crece, hasta llegar a ser veinte veces mayor cien años después.

Este extraordinario crecimiento de las “fuentes de energía” con la máquina de vapor fué el motor de arranque, tanto del desarrollo industrial como de las comunicaciones marítimas y terrestres, con los nuevos barcos de vapor y el ferrocarril. Este último facilitó el transporte a gran distancia y a una velocidad cinco veces mayor dando lugar a una gran expansión de las áreas próximas a los grandes puertos naturales, y de determinados puntos interiores debido a las interconexiones ferroviarias del tráfico terrestre.



Proyecto de dársenas en el Urumea por el ingeniero Sr. Estibaus (1857)
 (Copia del plano existente en el Arch. de Ob. Pub. de S.S. – Leg. 1. Exps. nº 55)

El invento del “carro de fuego” fue una idea bien simple. La necesidad de reforzar los surcos que originaban las vagonetas sobrecargadas en las explotaciones mineras, había dado lugar al invento de los carriles y la máquina de vapor de Watt había sustituido a la energía animal. La conjunción de ambos inventos daba origen al moderno ferrocarril. En 1.829 se convoca un concurso de locomotoras en Inglaterra. El “cohet” de Stephenson es la locomotora ganadora, alcanzando la velocidad de 40 kilómetros por hora.

En 1.835, el ferrocarril de Liverpool a Manchester alcanza por primera vez en la historia la velocidad de 100 kilómetros por hora, y podemos estimar que en el Segundo Imperio, con Napoleón III y la Emperatriz Eugenia, el ferrocarril se impone como medio de transporte en toda Europa. La irrupción del ferrocarril, por su mayor velocidad, acortó las distancias entre las ciudades y produjo una enorme expansión de las mismas en aquellos puntos estratégicos de los nuevos enlaces ferroviarios.

A su vez, el proceso de desarrollo industrial bajo el impulso de los criterios de mecanización y subdivisión del trabajo de Adam Smith exige, tanto de la aportación de materias primas, como de disponer de la mano de obra que las manipule. Considerada en una primera etapa esta mano de obra como una mercancía más del proceso industrial, los primeros “barrios obreros” de las grandes ciudades industriales son testimonio de dramáticas condiciones de vida para sus habitantes con el incremento de la mortalidad infantil respecto a la correspondiente en una población emigrante del campo. Todo ello supuso un lógico fermento de subversión social para mejorar unas formas de vida inaceptables y surgieron como primeras reacciones urbanísticas criterios básicamente sanitarios en los que la “salubridad, el soleamiento y dotaciones de agua” junto con “su accesibilidad”, fueron determinantes. La Administración Pública debía fiscalizar los “planes de ensanche” de los distintos núcleos urbanos verificando su viabilidad a través de las Comisiones de Sanidad Local.

Los dirigentes donostiarras y guipuzcoanos inmediatamente captaron el mensaje industrial y de comunicaciones del siglo XIX y activamente lucharon para integrar a San Sebastián y Guipuzcoa tanto en el nuevo y gran eje de comunicaciones terrestres Madrid-Paris como en el desarrollo y potenciación del puerto donostiarra para un futuro tráfico marítimo de barcos de vapor. Paralelo a la renovación del transporte, las preocupaciones sanitarias habían dado lugar a un nuevo sector servicios en los que los balnearios y los baños de mar constituyeron unas primeras experiencias turísticas. San Sebastián y Guipúzcoa fueron de todo ello excepcionales testigos con el “veraneo real” y la “industria guipuzcoana” como principales protagonistas.

Guipúzcoa en general y San Sebastián en particular, por la iniciativa privada de algunos de sus habitantes, que además se jugaban su dinero en la empresa, fueron realmente los grandes promotores y visionarios de ese futuro. Es Serapio Múgica quien nos relata la epopeya técnico-económica del ferrocarril del Norte en Guipúzcoa frente a otros trazados en competencia propuestos por nuestros vecinos de Vizcaya y Navarra en el enlace Madrid-París. La traza guipuzcoana, en una topografía difícil, era complejísima. El ingeniero Oppermann escribía, en julio de 1.865, que la travesía de los Pirineos a lo largo de 46 kms había sido una aventura ferroviaria. Esta aven-

tura había significado la construcción de 23 túneles y numerosos viaductos. Entre ellos el túnel de Oazurza de 3 Kms. y el viaducto de Ormaiztegui de casi 300 m. que, como obras extraordinarias, suponían además un desafío técnico. Todo ello representaba extracostos de la traza guipuzcoana para la concesionaria “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España”, costos adicionales que trasladó a nuestra Diputación y que exigían una financiación singular.

Para resolver esta cuestión económica, se negoció en París en 1.857, entre la concesionaria y el joven abogado de la Unión Liberal y diputado a Cortes por San Sebastián don Fermín Lasala y Collado, comisionado por la Diputación, la emisión de una serie de obligaciones a cargo de los guipuzcoanos. Emisión de obligaciones que por importe inicial de 25 millones de reales de vellón de 1.857 fue un éxito y en su mayor parte fueron suscritas por ciudadanos donostiarras con la condición de que las obras se ejecutaran de inmediato. Naturalmente se abandonaron las opciones vecinas y las obras se llevaron a cabo con la colaboración de los mejores expertos europeos. Su realización como “travesía de los Pirineos” de esta gran obra, figuró en las mejores revistas técnicas de la época. Los trabajos se iniciaron en 1.858 y seis años después el Rey inauguraba la línea Madrid-París. Fue la fe en el futuro del transporte terrestre y en las nuevas técnicas la que animó a aquella minoría de donostiarras y guipuzcoanos a arriesgar su dinero en una trascendental empresa de comunicaciones moderna en el siglo XIX. Conviene recordarlo.

Esta línea del ferrocarril de Norte fue base y raíz de la compleja red del sistema ferroviario guipuzcoano que se culminó con la construcción del ferrocarril del Urola en el primer cuarto de siglo XX y supuso para los guipuzcoanos disponer de las comunicaciones ferroviarias más densas de Europa, que era como indicar las más importantes del mundo. Y por supuesto fué la gran base de comunicaciones que permitió, desde el siglo XIX, tanto el desarrollo industrial y de balnearios en Guipúzcoa como el desarrollo del turismo y servicios en San Sebastián y en el resto de la costa guipuzcoana.

Es por ello precisamente, por cuanto no hay que desestimar ni infravalorar el que las comunicaciones terrestres por ferrocarril fueron prevalentes para considerar el desarrollo urbano en aquellas épocas tanto para donostiarras como para el resto de los guipuzcoanos. Formaban parte natural del progresivo incremento de su nivel de vida y de su vital sistema de comunicaciones. Constituían una parte esencial de los “planes de ensanche” de las poblaciones existentes.

CAPÍTULO 2

El siglo XIX. Criterios urbanísticos de los “planes de ensanche”

No es posible establecer los criterios urbanísticos de los “planes de ensanche” sin tener en cuenta el panorama político y administrativo que había surgido tras la Constitución de Cádiz de 1.812 y el fin de la Guerra de la Independencia en 1.813. Con el regreso de Fernando VII en 1.814 vuelve también el poder absoluto del Rey y con ello comienza de hecho el turbulento siglo XIX. El gran debate es el choque entre las ideas conservadoras y absolutistas del “antiguo régimen” y la renovación liberal que significaban para sus partidarios los “nuevos tiempos” constitucionales. Polémica dramática salpicada nada menos que por tres guerras civiles en 1.833, 1.847 y 1.872 y cuatro revoluciones en 1.820, 1.840, 1.868 y 1.874 que habían dado lugar a 15.000 ejecuciones y 60.000 presos ó desterrados. Los historiadores Ortega Rubio y Pirala nos detallan la trágica historia aderezada con un cambio de dinastía, una efímera Primera República con cuatro Presidentes, y finalmente el pronunciamiento del General Martínez Campos en 1.874 con la Restauración de Alfonso XII que a su muerte completó la Regencia de María Cristina de Habsburgo. Estas dramáticas circunstancias metropolitanas coinciden con la liquidación de un gran imperio colonial y además con la renovación tecnológica que supuso en el mundo civilizado la “revolución industrial” como auténtico motor de arranque del desarrollo industrial y de las comunicaciones.

Este panorama, de una Administración Pública sometida a tensiones tan dramáticas, exigió renovar también, en las etapas constitucionales, su entramado administrativo tanto técnico como económico. La renovación técnica del “hecho constructivo”, demanda nuevas infraestructuras y servicios, y para ello se crea en 1.851 el Ministerio de Fomento. Es verdad, que con anterioridad existía, desde 1.803, una Inspección General de Caminos para controlar el gasto en las vías de comunicación y formar a sus inspectores, así como el reconocimiento por las Reales Academias de Bellas Artes, de algunos maestros de obras para acometer en exclusiva las grandes obras de arquitectura. Era el viejo sistema. Con las nuevas técnicas, aquella escuela preparatoria de inspectores fué renovada, y dio lugar a que sus mejores alumnos fueran colocados por el Estado como Ingenieros de Caminos. De igual forma aquellos “maestros de obras”, aceptados por la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, empezaron a ser reconocidos como Arquitectos. Sin embargo el regreso de Fernando VII frenó el proceso de enseñanza de las nuevas técnicas, hasta que la revolución de 1.820 forzó al Rey a jurar la Constitución de Cádiz. El nuevo régimen de enseñanzas duró poco, puesto que en 1.823 con la “Santa Alianza y los Cien Mil Hijos de San Luis” resucitó el absolutismo anterior hasta la muerte de Fernando VII, en 1.833. Con la minoría de edad de Isabel II y la “regencia de Espartero” en

1.840, se inicia la “década moderada” de 1.844, en la que se promueven las “primeras leyes de carreteras y ferrocarriles”, así como de nuevo los estudios técnicos y de competencias entre ingenieros y arquitectos. Espartero promueve en 1.855 una nueva Ley General de Ferrocarriles para activar su construcción mediante concesiones administrativas y permitir la entrada de capital extranjero. Fue muy eficaz puesto que en pocos años situó a nuestro país en tercer lugar ferroviario dentro de la red continental europea.

En 1.968, en un libro-homenaje a Cerdá, el Catedrático Estapé, de la Universidad de Barcelona, se refería al sentimiento liberal entre aquellos estudiantes de arquitectura e ingeniería motivado, a su juicio, por los criterios de modernidad y renovación que exigían las nuevas técnicas constructivas. Técnicas por otra parte, de aplicabilidad inmediata, en una “revolución liberal” para una nueva sociedad. Nueva sociedad tanto de un pueblo en marcha “transportado en ferrocarril” como residente “en poblaciones bien construidas y urbanizadas”. Los Reales Decretos de 1.844 y 1.848, creando la Escuela de Arquitectura y los estudios preparatorios de Ingenieros y Arquitectos, bajo la Unión Liberal, fueron determinantes. Determinantes en una época, en las que grandes obras ingeniería como el abastecimiento de agua del Canal de Isabel II ó los ferrocarriles eran una necesidad, y en las que la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos del Ministerio de Fomento, era clave de su resolución, por su competencia exclusiva en el trámite.

También la financiación de las guerras civiles para la Administración supuso un grave problema económico. Problema que quiso resolver la “desamortización de Mendizábal” en la primera “guerra carlista” con nuevos recursos. Según el Profesor Tamames el gran problema de la Hacienda española con una Deuda Pública endémica era la obtención de recursos extraordinarios. Un “clima anticlerical” y el apoyo liberal propició la venta por el Estado de los bienes amortizados “en manos muertas” de la Iglesia y otras entidades como las Ordenes Militares, que habían defendido el “viejo régimen”. Años más tarde las necesidades financieras de mejoras en las comunicaciones terrestres y en los servicios urbanos de abastecimiento de agua y saneamiento obligaron a recurrir a Madoz a una segunda “desamortización” que el “gobierno Espartero” complementó con concesiones ferroviarias y entrada de capital extranjero.

En 1.954 el Instituto de Estudios de Administración Local publica con el título “Resumen Histórico del Urbanismo en España” y con la codirección del ilustre Arquitecto donostiarra D. Pedro Bidagor, durante muchos años Director General de Urbanismo, la historia no solo de los ensanches de grandes ciudades como Madrid y Barcelona, sino de poblaciones menores como San Sebastián. Siguiendo su criterio y orden cronológico de los planes de “ensanches” distinguimos sus principales características:

2.1. El “Plan de Ensanche” de Barcelona, redactado por el Ingeniero de Caminos Ildefonso Cerdá, se inicia en 1.855 con el encargo por Fomento a su funcionario Cerdá del plano del entorno extramuros donde debiera desarrollarse y en 1.859 del propio “proyecto de ensanche”. El Ayuntamiento de Barcelona no estaba conforme con este último encargo y acordó convocar un “concurso” de proyectos. Redactado el “Plan Cerdá” fue aprobado por Real Orden de 7 de Junio de 1.859 ante las protestas de un Ayuntamiento que había resuelto su concurso a favor del Arquitecto Municipal Rovira. Del “Plan Rovira” no disponemos mayor información que la existente en la “Historia del Urbanismo” de Barcelona publicado en 1.970 por su Comisión de Urbanismo y redactado por los Ingenieros Martorell y el Arquitecto Florensa. No hay excesivas referencias salvo el interés de un espacio ordenado como una envolvente poligonal del “casco antiguo” y cuyo radio, al aumentar, define recintos de manzanas rectangulares edificables entre las grandes vías radiales que parten de los vértices de la poligonal citada. Tanto los autores de la “Historia del Urbanismo” citada, como Bidagor, coinciden en la superioridad general tanto en técnica urbanística como de ambición de desarrollo del “Plan Cerdá”. Plan que prevaleció tras un Informe favorable de la Junta Consultiva de Caminos y que dio lugar al Real Decreto de 31 de Mayo de 1.860 de “aprobación definitiva”

Como disponemos de una “edición facsimil” del “Plan Cerda” editada en 1.971 por el Instituto de Estudios Fiscales hemos podido conocer bastante bien el enfoque y carácter del proyecto. El primer tomo es una historia del proceso urbanizador distribuido en cuatro libros. El Libro I explica sus “orígenes” derivados de la necesidad del albergue y espíritu social de los seres humanos. El Libro II explica su “desarrollo” desde los trogloditas hasta las urbanizaciones arábigo-españolas e hispano americanas. El Libro III distingue las “clases de urbes”, su “organización interna” y su “tipología viaria e interviriaria hasta el solar, la casa e incluso su funcionamiento”. El Libro IV, del mayor interés, se refiere a la “urbanización actual” en clave de comunicaciones en las vías urbanas al evolucionar los sistemas de locomoción. Sistemas que se inician con la “locomoción pedestre”, continúan con la “locomoción equestre”, y nuevas transformaciones cuando se convierte en “locomoción rastrera”. A continuación surge como novedad la “locomoción rodada” con nuevas secciones viarias en el trazado urbano que más adelante el Ingeniero Cerdá divide y clasifica en “locomoción rodada ordinaria” impulsada de forma tradicional en carros y diligencias y en “locomoción rodada perfeccionada” impulsada por la máquina de vapor, es el nuevo ferrocarril.

Esta última es la de mayor interés futuro a considerar en el “urbanismo actual” de mediados del siglo XIX. La fe del Ingeniero Cerdá en ese futuro urbanismo de la red viaria adaptada a ese sistema de locomoción es incuestionable. Por ello transcribimos literalmente su pensamiento tal y como figura dentro del Tomo I en el Capítulo III del Libro IV de su “Memoria”.

“Que la viabilidad perfeccionada, esa vialidad que marcha con asombrosa rapidez y pasmosa regularidad, y arrastrando de una vez pesos enormísimos a impulsos de una fuerza mecánica que el hombre mide y combina, disminuye ó aumenta, graduándola a su gusto; que esa viabilidad que cuenta como auxiliar poderoso y eficaz un elemento tan sorprendente como la electricidad que trasmite instantáneamente a grandísimas distancias la voluntad imperativa del hombre; que esa viabilidad que nosotros mismos que la empleamos y usamos, no encontramos términos hábiles para alabarla lo bastante ni para expresar la sorpresa que aun después de tenerla tan conocida, nos causa; que esa viabilidad que permite y facilita la locomoción a largas distancias de familias e individuos los mas desgraciados que antes se habrían visto condenados a vejeter en el estrecho y reducido círculo de la comarca en que nacieron; que esa viabilidad veloz, económica, fácil, cómoda, democratizada, constituye una verdadera época diferente de todas las anteriores en la marcha progresiva de la humanidad; es una verdad tan sencilla, tan resplandeciente y evidente”.

...

“Limitada, pues, nuestra tarea a tratar de la nueva viabilidad, que se llama perfeccionada, en sus relaciones con la urbe, se nos objetará tal vez que, no habiendo penetrado la locomotora en lo interior de las urbes, no han podido sentirse en el interior de éstas los efectos del nuevo sistema de locomoción, y que, por consiguiente, nada podemos decir acerca de este particular que sea de utilidad práctica. Diremos en primer lugar que esta objeción hubo de ser la misma que se opusiera cuando empezó la época de la locomoción rodada. Tampoco entonces habían entrado los carruajes en las urbes; y porque allí no los veían, dejaron aquellas candidas generaciones de prevenirse para cuando entrasen, persuadidas por otra parte de que la entonces nueva locomoción no podía ejercer, sobre su vida y manera de ser, influencia alguna. Y., sin embargo, en uno y en otro concepto insigne se equivocaron, Los instrumentos rodados, no solo entraron dentro de las urbes, sino que otras generaciones posteriores fueron a buscarlos con afán, ganosos de participar de sus lucrativos efectos; y los introdujeron con empeño hasta en el recinto de los hogares ... como una necesidad social”.

“Nosotros creemos firmemente que, con respecto á la “locomoción perfeccionada” ha de verificarse, y aún juzgamos se está ya verificando un fenómeno idéntico. La experiencia de los inmensos beneficios que la nueva locomoción trae consigo, no puede ser, ni más favorable, ni más evidente, ni más inconcusa. De manera que, aún hoy, cuando cabe decir que el nuevo sistema está en sus principios, tal vez no se encontraría un solo hombre urbano que no quisiese ver la locomotora funcionando por el interior de las urbes, por todas las calles, por enfrente de su casa, por tenerla constantemente a su disposición. Se nos dirá que falta la base a la comparación entre una y otra época, entre una y otra viabilidad; puesto que el carro puede funcionar sobre cualquier terreno un tanto igual y firme, al paso que la locomotora requiere un medio especial y condiciones peculiares, adecuadas a su naturaleza, que no siempre ni en todas partes es posible proporcionarle. Y nosotros contestaremos que no hemos comparado la vialidad con la vialidad, sino el sentimiento público de una y otra época, único

dato a nuestro modo de ver necesario; pues la observación y experiencia de todas las épocas y periodos de la vida de la humanidad, han creado en nuestro ánimo la convicción íntima y profunda de que cuando un sentimiento, cuando un deseo práctico llega a adquirir grandes proporciones, ... ese deseo no tarda mucho en verse satisfecho Así que, contemplando que de día en día, va generalizándose el deseo de que la locomotora sea un instrumento de locomoción urbana al servicio del individuo, abrigamos la convicción íntima y profunda de que ese beneficioso instrumento, al igual que los carruajes en su día vendrá a acrecentar la suma de bienestar de los hombre urbanos”.

“Si se nos pregunta cómo y cuándo se verificará esto; responderemos que lo ignoramos, tanto como seguros estamos de que el hecho se realizará. Hay mas: la ciencia y el tecnicismo trabajan hace ya algunos años con decidido empeño para conseguirlo, como lo atestiguan el sin número de pruebas que de continuo se están haciendo, y nos anuncian con frecuencia los periódicos, para reducir las exigencias que hasta ahora presenta la locomotora, para hacerla mas subordinada y más dócil a la voluntad del hombre. Su auxiliar, el telégrafo eléctrico, se ha popularizado ya mucho, tanto que ya solo le falta, como si dijésemos, un paso para domesticarse e individualizarse, según creemos que lo hará en una época no muy distante, Creemos también, por lo mismo, que tras una serie de experimentos, tentativas y evoluciones, la locomotora acabará por urbanizarse”.

“Por lo demás, ello es lo cierto e innegable que el silbido de la locomotora en su rápido paso al pié de nuestras urbes donde deja sin cesar depositados numerosos trenes de viajeros y mercancías, que reparte y desparrama después por el interior la locomoción rodada con sus multiplicados instrumentos de todas formas, tamaños, categorías, ello es que el incalculable movimiento que de resultas de esto en la urbe y en la campiña se desarrolla, nos advierte con estrepitosa y contundente elocuencia que la antigua manera de ser va desapareciendo, al paso que va creándose una nueva situación, cuyos alcances y trascendencia es difícil medir y prever. Estamos en una verdadera época de transición, y si no queremos merecer las censuras, quejas, recriminaciones que dirigimos a las generaciones que nos han precedido, y que las venideras podrán dirigirnos con más justicia y mayor fundamento; preciso se hace emprender algo, hacer mucho para ayudar, favorecer y dirigir esa transición. ¿Qué es pues, lo que se ha hecho en este sentido y con tan necesario objeto?”

“¿Y cómo era posible que las Administraciones y los pueblos contemplasen indiferentes el sorprendente desarrollo del movimiento verificado en las campiñas y en las urbes a impulsos de la locomotora y del telégrafo?. En los principios, embargados los ánimos por la admiración y sorpresa, nadie pensó en obrar, y las diversas clases de vialidad preexistentes solo se ocuparon de evitar el encuentro de un enemigo terrible, cuyo ímpetu era funesto, razón por la cual, aparte de las mil precauciones tomadas en despoblado, las urbes le cerraron, como digimos antes, sus puertas. Calmados empero, los ánimos, empezó un periodo de reflexión, se comprendió que el monstruo no era tan temible, pues encerrado en una estrecha zona, por más que su extraordinaria velocidad pudiese causar desastrosos efectos, no era difícil evitarlos desde que se comprendió que el hombre podía enfrenar algún tanto su impetuosa carrera”.

. . .

“En la crecida imposibilidad de dar acceso a la locomotora por el interior de los recintos urbanos, juzgóse lo más oportuno y hacedero rodear esos recintos por medio de ferrocarriles perimetrales que se han llamado de cintura, los cuales, atravesando por todas las estaciones inmediatas, y estando en contacto y comunicación, así con las vías trascendentales afluyentes del exterior, como con algunas del interior, hiciesen el oficio y prestasen los servicios de una vía colectora a la par que distribuidora del movimiento, así ordinario como perfeccionado, de suerte que fuese como el vínculo y enlace entre uno y otro. Si bien se examina, esto que se ha hecho o se está haciendo en casi todas las grandes urbes que están en contacto con más de un ferrocarril, no es mas que un remedio de las antiguas carreteras de ronda, ideadas por nuestros antepasados en la época de la viabilidad rodada y en el periodo en que esa adquirió mayor importancia por haber desarrollado mayor celeridad, la que llegó a creerse peligrosa para el interior de las urbes. Esto prueba que el hombre, puesto en circunstancias iguales o análogas, obra siempre de idéntica manera, y hace presentir al mismo tiempo que, así como vemos hoy discurrir por nuestras calles y a gran velocidad las diligencias y los coches, precaviéndonos contra sus ímpetus, sin empero, asustarnos; se verán así mismo andando el tiempo de la misma manera las locomotoras”.

“Esos ferrocarriles de ronda en algunas urbes son menos apartados el centro que en otras, habiéndose ideado ingeniosos medios para inspirar confianza a las demás vialidades y no chocar con las preocupaciones vulgares, al propio tiempo que se evitaban costosísimas y casi inabordables expropiaciones. Unas veces se han levantado los ferrocarriles por encima del nivel de los tejados, y otras se los ha hecho subterráneos por debajo de los cimientos de las construcciones”.

“Tanto es así, como que en alguna que otra urbe en que hay calles, cuya anchura permite el simultáneo funcionamiento de la locomotora y de las vialidades ordinarias, se han establecido ya ferrocarriles verdaderamente urbanos. En otras partes, la tentativa se ha hecho sustituyendo al motor mecánico el animal., que, como nos es más familiar, y marcha con menos velocidad, no asusta ni espanta a los transeúntes”.

. . .

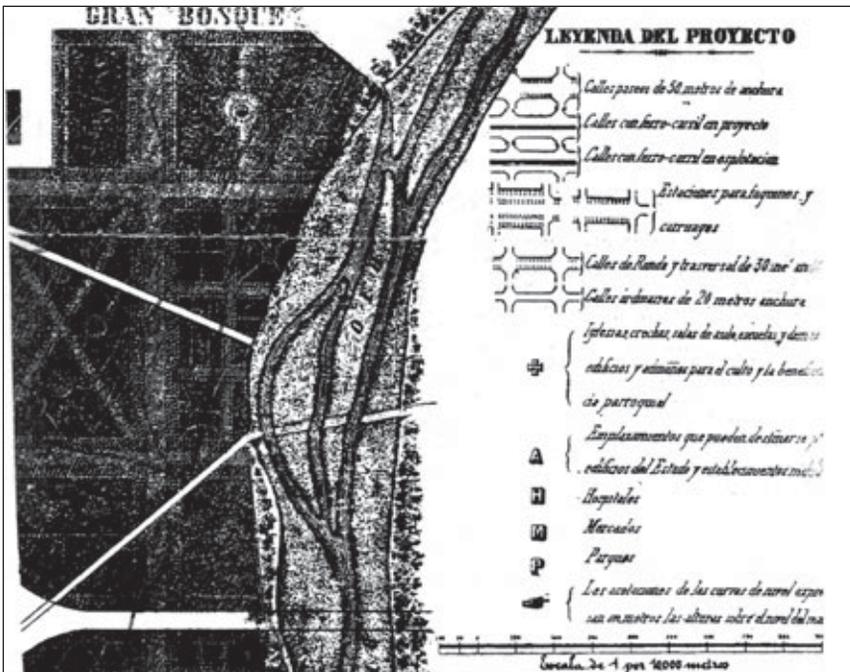
“Nosotros, que hace algunos años hemos sentido esa necesidad, y hemos acariciado esa idea, después de haber profundizado todo cuanto ha estado a nuestros alcances en esta cuestión que viene a ser el foco a donde convergen todos nuestros estudios, todas nuestras miras, todas nuestras aspiraciones, no hemos encontrado mas que dos medios que puedan conducir a una solución satisfactoria. Es el primero, entregarse enteramente en brazos de la ciencia, obedecer ciegamente sus luminosas inspiraciones, y prescindiendo de todo lo existente y sobreponiéndose a todo linaje de preocupaciones, llevar al terreno de la realización sus principios. Es el segundo, el de buscar en el ingenio y en el arte, sin olvidar, empero, los principios de la ciencia, medios y recursos que,

conciliando lo existente con las exigencias de lo que es, y dentro de un plazo no muy largo se presiente ya que ha de venir, coadyuven y secunden y apresuren la transición de una a otra época de una a otra manera de ser”.

...

“Al formular el proyecto de reforma y ensanche de Barcelona hemos reconocido la necesidad de apelar a ambos medios, ora porque se trata a la par que de la obra de mejoramiento de un urbe antiquísima, de fundar a su lado y en armonía con ella otra nueva, y ora también porque, al proponer el primer ejemplo practico de aplicación de nuestros principios, creímos conveniente y oportuno no asustar con un rigor extremado, y ofrecer por lo mismo una especie de transacción conciliadora entre las exigencias de la teoría por un lado, y las habituales reglas de la práctica por otro”.

Este reconocimiento de la importancia futura del tráfico se refleja en los planos del “proyecto de ensanche” tal y como figuran entre la documentación “facsimil” del Tomo III y de la que adjuntamos una fotocopia en la hoja siguiente. En su leyenda ampliada a continuación se refleja este hecho en las grandes vías.



En cualquier caso, la presencia del ferrocarril en las grandes vías del “ensanche” de Barcelona fue una realidad, y al margen de la red de tranvías en el plano adjunto vemos su presencia y traza a nivel urbano, hasta que en fecha más ó menos reciente se reformaron con su traza subterránea. Desde luego, recordamos perfectamente hace pocos años la circulación al aire libre, en la calle de Aragón, de los trenes que conectaban Barcelona con el resto de la Península.



El gran problema de desarrollo del “Ensanche Cerdá” fué su progresiva degradación no solo al doblar la superficie edificable sino al incrementar su altura edificable de 15 m. También se eliminaron gran parte de los parques proyectados que se compensaron, en 1.929 con el parque de Montjuich con motivo de la Exposición Universal. También se redujo la anchura de algunas de las grandes vías como la calle Aragón que de 50 m. se redujo a 30, así como desaparecieron espacios reservados a mercados y otros edificios públicos con la peculiar urbanización de las manzanas de su entorno.

De hecho, la vida de Ildefonso Cerdá, natural de Barcelona en 1.815, está muy vinculada, tras sus estudios en Vich en 1.832, a la amistad familiar con Jaime Balme con una coincidencia especial en sus preocupaciones sociales cuando el Ingeniero termina su carrera en Madrid en 1.841. En realidad Cerdá había estudiado Matemáticas y Arquitectura en Barcelona de 1.832 a 1.835 y se trasladó seguidamente a Madrid en cuanto se reabrió la Escuela de Ingenieros de Caminos de gran prestigio y muy vinculada al Cuerpo de Ingenieros del Estado. Lo curioso del futuro prestigio de Cerdá como ingeniero y urbanista es que tiene su base en su amistad con Jaime Balme, cuando descubre el vínculo de sus estudios de “filosofía social” con los avances técnicos que exige la modernidad de la “nueva ciudad”. Tras un viaje por el Sur de Francia, escribe en 1.844 al contemplar la aplicación práctica del vapor a la locomoción terrestre:

Conocía ya la fuerza del vapor y su manera de funcionar así teórica como prácticamente, había visto los resultados de la fuerza motriz en un buque, y aunque solo teóricamente y gracias a los desvelos de mis dignísimos profesores en la escuela, conocía también todo el mecanismo de las locomotoras y su manera de funcionar en los trenes de las vías férreas; por manera que en este concepto nada podía ya sorprenderme. La impresión, pues, que en aquel momento experimenté, había de reconocer otra causa y referirse a otro objeto. Lo que a mí me sorprendió, a pesar de que mi mente se lo había imaginado muchas veces, fue contemplar aquellos largos trenes en que a vueltas con una gran cantidad de mercancías, iban y venían multitud de viajeros de todos los sexos, edades y condiciones, semejando poblaciones enteras ambulantes, cambiando precipitadamente de domicilio. Este espectáculo siempre grandioso, nuevo a la sazón para mí, después de la natural sorpresa que hubo de causarme, elevó mi espíritu a las más altas consideraciones en el orden social, sobre todo al observar la dificultad con que aquel tropel de inesperados huéspedes penetraba por las estrechas puertas, se desparramaba por las angostas calles, y buscaba su albergue en las mezquinas casas de las antiguas poblaciones.

De hecho, la vocación de Ildefonso Cerdá en su actividad urbanística se precisa, como el mismo reconoce, cuando encuentra una “fusión” de la vertiente tecnológica de “civilización del vapor” con sus estudios de “filosofía social”. El caso de Barcelona, de congestión dentro del recinto amurallado, con un aluvión de habitantes del Principado que acuden a Barcelona

en busca de trabajo ante las innovaciones tecnológicas de desarrollo de la industria textil algodonera, es una de las claves que coincide con una aspiración municipal de engrandecimiento territorial de un Ayuntamiento entre cuyos concejales estaban el médico Monlau y su amigo Jaime Balmes. Estos criterios municipales tenían un gran respaldo popular, pero también sus contradictores militares en la Regencia de Espartero, Duque de la Victoria, tras finalizar la primera guerra carlista. Por todo ello, y ante este debate, vigente con la “Constitución moderada de 1.845” tras el pronunciamiento del General Narvaez, se manifiesta también la Administración Central partidaria del derribo de las murallas, siendo Pascual Madoz Ministro de Hacienda, y manifestándolo en términos tan expresivos como:

Con sólo reflexionar el rápido y considerable aumento que va adquiriendo Barcelona de algunos años a esta parte; la incesante construcción de nuevas fábricas y edificios que ahondándose hasta el abismo, y encaramándose hasta las nubes, llenan todos los espacios de huertos, jardines y terrenos vacantes que existían dentro del recinto de las murallas, e impiden así los beneficios del aire, de la luz y demás tan necesarios en una población que va acumulándose y estrechándose cada día más en un pequeño espacio incapaz de contenerla; la conveniencia y necesidad de desparramarla por esta vasta y hermosísima llanura que la providencia ha proporcionado a su alrededor, cuajada ya de un sinnúmero de edificios, sembrada de pueblos florecientes, abrigada de los temporales, y con un acierto y temperatura admirables, así en invierno como en verano; con sólo, repetimos, considerar los inmensos perjuicios que se siguen de tener a Barcelona aprisionada y envuelta en esa faja de piedra, y las ventajas que resultarían de su ensanche para la salubridad pública y la extensión de su comercio e industria, hay más que suficiente para que cualquier hombre filantrópico y verdadero amigo de la prosperidad de su patria, se convenza de la utilidad, o mejor necesidad, de la inmediata adopción de un proyecto tan interesante bajo todos conceptos.

Estas ideas de Pascual Madoz, autor del extraordinario Diccionario Geográfico-Histórico de España entre 1.845 y 1.850 coinciden con la terminación de su carrera de Ingeniero de Cerdá en 1.841 y los nombramientos de Madoz, primero como Gobernador Civil de Barcelona, Presidente del Congreso, después y finalmente Ministro de Hacienda desde donde promovió la segunda “Ley de Desamortización de 1.855” para facilitar la financiación de las infraestructuras a los patrones liberal-burgueses que necesitaba el progreso nacional.

El historiador británico Raymond Carr escribe:

Las Cortes Constituyentes se ocuparon de todos los aspectos de la vida económica española: repoblación forestal, ferrocarriles, telégrafo eléctrico, carreteras y bancos. La legislatura de 1.854 (leyes de sociedades, de ferrocarriles y de minas) creó en gran parte la estructura jurídica para la prosperidad y la expansión relativa que perduró hasta 1.867.

Es precisamente en ese periodo y teniendo en cuenta que Ildefonso Cerdá, como estudiante de Ingenieros en Madrid, por su ideología liberal había tenido una adscripción firme y activa a la Milicia Nacional en 1.854 y precisamente por ello como “síndico municipal” de Barcelona propiciaran el encargo del Gobierno Civil como ingeniero de los primeros trabajos del “Plan de Ensanche”. Trabajos de levantamiento topográfico del área del ensanche muy bien ejecutados, que el propio Cerdá complementó con un “bosquejo” de la nueva ciudad en la que la “higiene pública” y el “tráfico” debían ser la clave del desarrollo urbano, junto con el sistema de alcantarillado, conducción de aguas, gas de alumbrado, etc. Cerdá, como ingeniero, trabaja en Barcelona pero somete sus trabajos al Gobierno a través del Ministerio de Fomento y de su “bosquejo” deriva el encargo del “proyecto”. No hay duda que en el extraordinario “Tomo II” de su Memoria como “estadística urbana de Barcelona se desarrolla un inmenso trabajo de investigación del “continente de la vieja ciudad” en sus circunstancias topográficas y atmosféricas, mientras que su “contenido” es un exponente de su población, crecimiento y desarrollo tan exhaustivo que no tiene parangón con lo realizado en otras ciudades.

Es un meticuloso retrato de la sociedad barcelonesa de mediados del siglo XIX con un “apéndice sobre la clase obrera” sin precedentes con un resultado tan negativo respecto al núcleo urbano existente ante una “disminución natural de pobladores debida a la insalubridad” y paradójicamente un “incremento debido exclusivamente a la inmigración” con unas superficies urbanas por habitante en la “urbe matriz” de 11,64 m² que en el “suburbio marítimo” se eleva a 14,63 m². Todo ello tenía que ser considerado con un crecimiento derivado del desarrollo industrial y la mejora de las comunicaciones de una población ahogada por su recinto amurallado contra el que, desde 1.839, pugnaba tanto el Ayuntamiento como distinguidos catalanes entre los que figuraba Jaime Balmes.

En definitiva el proyecto de Cerdá por su extraordinario interés fue aprobado de forma definitiva tras un elogioso informe de la Junta Consultiva de Caminos de Fomento, y a su fallecimiento, en 1.876, Juan Mañé y Flaquer en el “Diario de Barcelona” escribió la siguiente “nota necrológica”:

Ha fallecido en Caldas de Besaya (Santander) adonde había ido para reponer su quebrantada salud el Ingeniero de caminos, canales y puertos don Ildefonso Cerdá y Suñer. Autor del plano de Ensanche de nuestra ciudad, el señor Cerdá dejará por este solo motivo un recuerdo imperecedero en Barcelona, puesto que aun cuando puedan hallarse defectos en su obra, se encuentra en ella una grandiosidad de que es ejemplo entre otros que podrían citarse la Gran Vía o calle de Cortes. El señor Cerdá era, además, autor de varias obras de las cuales recordamos muy especialmente la titulada “Teoría general de la Urbanización”, trabajo importantísimo, que demuestra los vastísimos conocimientos del autor en la materia, y de la cual solo se han impreso los dos primeros tomos, faltando publicar el tercero que convendría mucho

que el gobierno diera a luz para completar un estudio de tanto interés para la urbanización y principalmente para nuestra ciudad nueva.

El señor Cerdá, que figuró siempre en el partido liberal avanzado, había desempeñado distintos cargos y entre ellos el de diputado a Cortes por el segundo distrito de esta capital en 1.850 y de vice-presidente en la diputación provincial de Barcelona en 1.873. Fruto de su permanencia en este último punto fue un excelente mapa hidrográfico y de las vías de comunicación de esta provincia, al paso que nomenclator de sus pueblos, mapa al que se ha de acudir siempre y cuando quiera consultarse algo sobre dichos extremos. Este mapa se acompañó con los presupuestos de la Diputación de 1.873-1.874 y el señor Cerdá se proponía completarlo con el orográfico.

Es indiscutible que la ideología liberal de la estructura constitucional del Estado (con el Ministerio de Fomento de protagonista administrativo de los “proyectos de ensanche” y los Ingenieros de Caminos como principales ejecutores) fue determinante en el “ensanche de Barcelona”, con la propuesta de su Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos de 1.859 aprobando el “Plan Cerdá”, que posteriormente recurrido dio lugar al Real Decreto de 31 de Junio de 1.960 desestimando el recurso y ratificando su aprobación definitiva

También es indiscutible el prestigio del Ingeniero Ildefonso Cerdá entre sus compañeros de profesión. La Revista de Obras Públicas se hizo eco de ello. Ildefonso Cerdá tuvo fe en el futuro de Barcelona y fué consciente de su potencial reprimido. Si en 1.850 Barcelona contaba con 180.000 habitantes, su población aumentó hasta alcanzar el millón al acabar el siglo. Todo ello anima a Fabián Estapé a considerar a Ildefonso Cerdá como un caso raro de visión, tenacidad, y suerte. Su proyecto de “ensanche”, a pesar de su posterior congestión y degradación, significó para los barceloneses, como decían los juristas alemanes de sus nuevas ciudades medievales, que: “el aire de la ciudad hace libre al ciudadano”..

2.2. El “Plan de Ensanche” de Madrid fue encomendado al Ingeniero de Caminos D. Carlos María de Castro por el Ministerio de Fomento en 1.857 y aprobado por Real Decreto de 19 de Julio de 1.860. Es decir todo ello es un poco posterior a Barcelona

Resulta de interés analizar el proceso de desarrollo de este “Plan” tal y como figura en el “archivo del Arquitecto Antonio Cortázar” y después del nombramiento de una Comisión que encauzara dentro del Ministerio de Fomento las importantes cuestiones que debían resolverse no sólo por la concurrencia en su centralidad peninsular de las carreteras generales existentes, sino más tarde por toda la red ferroviaria. Es decir, en breve

se estimaba ha de convertirse Madrid en una plaza de gran movimiento social y mercantil á donde afluyan, “en escala hasta ahora desconocida, viajeros de todas las provincias y naciones, y mercancías de todas clases y procedencias”. Para todo ello debiera estudiarse “el modo de enlazar de manera conveniente las diferentes líneas de hierro, bien emplazando cada Estación por separado y uniéndolas todas por un camino de cintura, ó bien estableciendo una Estación Central, para lo cual deberá tenerse en cuenta el porvenir que en breve espera a la Villa.”

Estas cuestiones, establecidas como prioritarias por la Comisión, junto con la nueva acometida de agua del “canal de Isabel II”, eran el punto de partida de las necesidades urbanísticas. Estas necesidades debían complementarse con un nuevo tratamiento del río Manzanares, con sus paseos de ribera, grandes arterias de comunicación, parques, alamedas y plazas así como el emplazamiento de edificios públicos, y organización de las manzanas de casas, etc. Todo ello se concretó el 8 de Abril de 1.857 en siete artículos de los cuales tanto el “Primero” como el “Segundo” precisaban resolver las cuestiones prioritarias citadas.

El “Plan de Ensanche Castro”, terminado en 1.859, establecía en un primer Capítulo de “Consideraciones Generales” el carácter del proyecto propuesto condicionado por la topografía madrileña. El segundo Capítulo recopila “Datos Estadísticos” tanto de carácter climático de la zona como de la población que reside. Del resultado de ambos Capítulos se deduce que, ocupando Madrid en 1.857 una superficie de 777,90 Ha., a cada habitante le corresponden poco más de 28 m², muy lejos de lo previsto en dicha época para los ensanches de París, que eran de 46,45 m². Con estas ideas el “Anteproyecto” se desarrolla en base a los criterios sustentados en el “Ensanche de Barcelona” por su compañero el Ingeniero Ildefonso Cerdá, considerando se trata de un “trabajo análogo” y que está “tan bien redactado y lleno de preciosos detalles”, que estima el Ingeniero Castro “no hemos dudado un momento en elegirle como modelo y seguirle paso a paso”, aplicándolo naturalmente a la localidad que tenemos que operar. A continuación señala la falta de “tratados especiales en la materia” pero a la vista de los estudios de su antiguo compañero y amigo Ildefonso Cerdá y sus planteamientos, cree lógico seguir su criterio conciliando la higiene, el arte y la economía En estas claves desarrolla el Ingeniero Castro su trabajo, de las que destacaremos sus elementos más significativos:

Tras los “datos estadísticos”, el Plan recalca como desarrollo del proyecto, conceptos de importancia como la “**higiene**”, oscilando entre 12 y 14 m³./persona para dimensionar los dormitorios, así como el “**tamaño del ensanche**”, triplicando la superficie existente, el tema de las “**Estaciones del FFCC**” del “Norte” en Príncipe Pío y del “Sur” en Atocha, con sus enla-

ces subterráneos bajo los jardines del Palacio Real y atravesando las calles del sur del ensanche. Para ello, se prevé en las grandes calles de 30 a 40 m. de anchura la traza de ferrocarriles y tranvías por su centro.

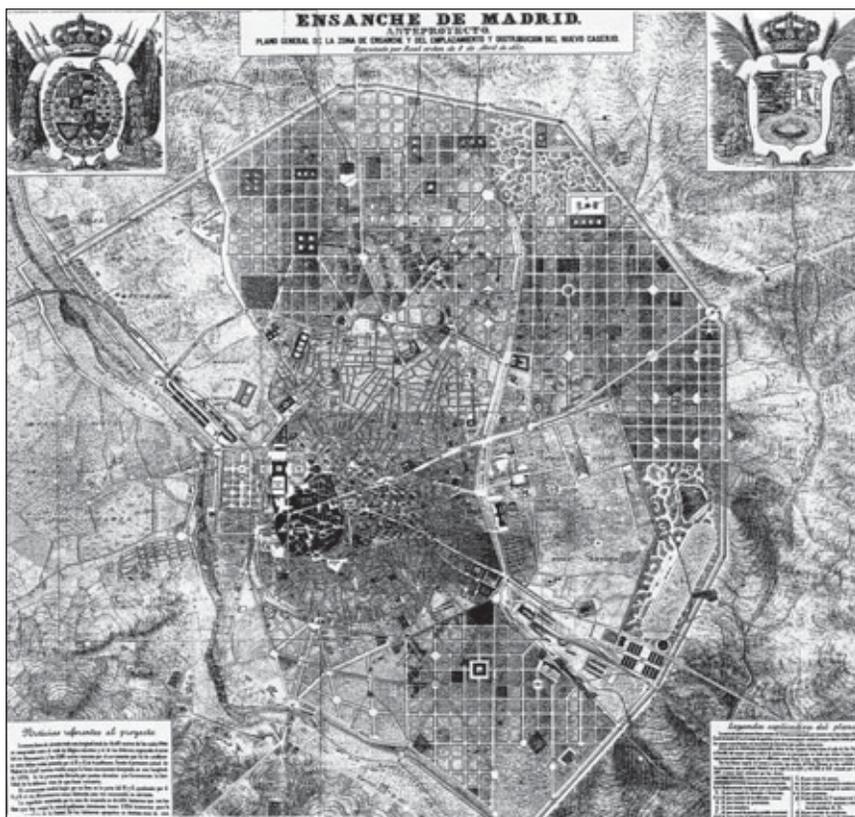
También prevé la “**zonificación**” de los barrios del Norte, del Este y del Sur para distintos tipos de viviendas y grupos sociales, los “**emplazamientos para edificios públicos**” como hospitales, acuartelamientos, catedral, etc. Se reseña el cumplimiento del “Informe Almazán” para el desarrollo del tema específico ferroviario. Desgraciadamente en el “Archivo de Antonio Cortázar” no aparece dicho informe. Conocemos sin embargo algo del criterio de este “informe” por la referencia de Pedro Bidagor, cuando nos indica que mientras se construía el “canal de Isabel II” entre 1.851 y 1858, se debatía el emplazamiento de la Estación del Norte junto al puente de Segovia y de la Estación de Barcelona y Zaragoza, junto al paseo de Recoletos. Castro, como hemos indicado, varió algo los emplazamientos, situando la del Norte junto a la montaña de Príncipe Pío y la del Mediodía y Este al sur del Retiro junto a Atocha. Todo ello se puede apreciar en el plano de la página siguiente, como reducción del original a escala 1:12.500 y para su comparación a la misma escala 1:40.000 que el plano original de Cerdá de Barcelona.

Del conjunto de ambos proyectos de ensanche se desprenden, puesto que los criterios técnicos del ingeniero Ildefonso Sardá son respetados por su colega y amigo Carlos María Castro, tres conclusiones elementales respecto a criterios técnicos de la época:

La **primera** es que los viejos cascos urbanos intramuros están congestionados y son insalubres al carecer de elementales servicios urbanísticos que la sociedad de la segunda mitad del siglo XIX demanda. En cualquier caso la referencia es París donde se han proyectado sus ensanches con una superficie urbana por habitante de 46,45 m². Es decir la nueva ciudad en función de la población previsible debe tener una superficie urbana por habitante no menor a esa densidad, y con ella dimensionarse todos sus servicios urbanos.

La **segunda** es la importancia del tráfico urbano que se avecina, tanto de acceso a las nuevas ciudades y barrios, como generado para el propio tráfico interno. Esta cuestión se considera esencial e integrada en las vías urbanas para hacer compatible la “locomoción perfeccionada” de Cerdá con las nuevas calles y avenidas; calles y avenidas que por gran sección transversal permitan ferrocarriles locales, es decir tranvías, ó interurbanos por su centro.

La **tercera** es una cierta especialización de los nuevos barrios del ensanche en función de sus condiciones topográficas, niveles económicos y necesidades pero dentro de una gran liberalidad de composición.



En todo caso es justo reseñar que el “Plan Castro” de Madrid, basado especialmente en el de Barcelona, es más sintético y concluyente que el de su amigo Ildefonso Cerdá. En efecto, el “Plan Cerdá”, compuesto de una Memoria desarrollada en dos gruesos tomos cuajados de datos y que hemos descrito en las páginas anteriores, es como acertadamente comenta Pedro Bidagor, una extraordinaria exposición informativa del pasado existente y del probable futuro que se avecina especialmente desde un punto de vista de su accesibilidad, pero poco claro como teoría justificativa de su proyecto, aún cuando sus conclusiones “gráficas” son evidentes. Así, cualquiera de las innumerables manzanas de la cuadrícula de Barcelona, se proyectó en un recinto cuadrado de 120 m. de lado, es decir de 1,44 Ha. con un viario envolvente mínimo de 20 m. de anchura. La manzana de 1 Ha. edificable exclusivamente en dos de sus lados y en una altura de 16 m. o sea de unas cinco plantas permite construir haciendo operaciones y sin descontar los amplios chaflanes previstos $100 \times 20 \times 5 = 20.000 \text{ m}^2$ edificadas. Si conside-

ramos 25 m² como superficie construida por persona, cada manzana tendrá una capacidad de unas 800 personas, o sea de unos 18 m²/persona. Esta superficie se ampliaba con las grandes previsiones de parque proyectadas, especialmente el “gran bosque” de 3 km² al norte de Barcelona junto al río Besós. Suponemos que con ello Cerdá alcanzaría unos 25 a 30 m²/persona, es decir más del doble de la “parte vieja” intramuros. Desgraciadamente el desarrollo del “Plan Cerdá” con la edificación masiva de las manzanas volvió a reducir la superficie urbana por habitante. De hecho quedó, y evidentemente ha sido de enorme utilidad, su excepcional trama viaria.

Las manzanas del “Plan Castro”, muy parecidas en tamaño a las de Barcelona pero sin la regularidad de su inmensa red viaria, ni los grandes chaflanes de 20 m. en los cruces de la cuadrícula, son proclives a un descontrolado incremento de volumen, y por consiguiente de la densidad óptima propuesta de 40 m² por habitante. Las manzanas del proyecto variables de 120x80 m. en unos ensanches que envuelven el casco antiguo al Norte, al Este y al Sur quedan separadas por las grandes arterias tangenciales del Manzanares y la Castellana/Retiro/Atocha y tienen en la radial hacia Alcalá la principal estructura vial. Viario que se complementa con unas cuadrículas de calles de 20, 18 y 15 m. y entre las que resultan manzanas rectangulares con una gran tolerancia de edificación en altura entre 15 y 20 m., o sea entre cuatro/cinco plantas altas, y con fondos edificados de 20 m. y gran libertad de ocupación del espacio edificado. En cualquier caso, el proyecto es un meticuloso estudio del núcleo urbano existente en base a datos de Madoz, deduciendo un densidad real de 18,70 m² por habitante, al descontar dentro del núcleo urbano los espacios ocupados por la Corona, conventos y cuarteles. Es decir una densidad inferior a la del casco antiguo de París, pero que hacía improbable alcanzar los 40 m²/habitante que se pretendían.

Sin embargo se mantiene, como en el “Plan Cerdá”, el criterio al proyectar las vías principales, que “lo más perfecto sería establecer sobre el eje de cada calle un ferrocarril de dos vías, y por cada lado de la calle una faja destinada al movimiento de carruajes pesados ó de transporte, otra para carruajes ligeros, otra para los mozos de carga y un andén o acera para la gente de pié”. Todo ello con arreglo al plano y en la travesía ferroviaria entre las estaciones del Norte y del Mediodía, muy similar a Cerdá en Barcelona.

2.3 El “Plan de Ensanche” de San Sebastián. El “Resumen Histórico del Urbanismo en España” antes citado en lo referente a los “ensanches del siglo XIX”, contiene en el caso donostiarra dos errores de partida: Uno referente a su origen en el año 1.864, cuando se inicia dos años antes; otro eludiendo la existencia de las “Bases de Concurso Municipal” que anunció el Alcalde Amilibia el 20 de Julio de 1.862

Pedro Bidagor establece el origen y desarrollo de este proyecto en el año 1.864 acompañando a su libro un grabado del “Plan Cortázar” con una reproducción no muy precisa, pero que por su interés adjuntamos porque curiosamente está superpuesto el proyecto de ampliación del puerto donostiarra, con su canal, que hemos reflejado en la página 366 con el “Proyecto Estibaus”.



Proyecto de ensanche de *San Sebastián*, por Cortázar

La descripción y crítica del “Plan Cortázar” que establece Bidagor es la siguiente:

El proyecto se hace por concurso, al que se presentaron doce arquitectos, otorgándose el primer premio a Antonio Cortázar, y el segundo a Martín Saracibar.

El proyecto de Cortázar ha servido de base para el ensanche de San Sebastián, pero la ciudad ha tenido la fortuna de contar con un equipo de gentes que ha sabido mejorar profundamente el primitivo proyecto, suprimiendo sus graves defectos y aportando posteriores atractivos. Siguiendo el patrón de la época, el trazado es de cuadrícula, si bien con las manzanas más reducidas que en Madrid o Barcelona, para proporcionarlas a las dimensiones totales del ensanche. La travesía de la carretera está bien prevista en la Avenida y mal en la Concha. La plaza de Guipúzcoa, porticada, donde hoy se alza la Diputación Provincial, está ya señalada; pero todos los demás elementos que hoy realzan la ciudad son posteriores: así los jardines de Alderdi Eder, el emplazamiento del Casino (hoy Ayuntamiento), el bulevar, el emplazamiento de la catedral del Buen Pastor, los jardines del río con el hotel y el teatro.

Hay un factor que, de ejecutarse, hubiera sido de especial gravedad. Se proyectaba llevar un ramal del ferrocarril a través de la actual calle de Urbietta hasta el puerto, situándose en consecuencia, la Aduana en el emplazamiento del Casino, y almacenes en Alderdi-Eder.

Tras grandes luchas, se aprobó en 1.866, la variación del bulevar; en 1.876 se planteó la reforma de la calle de Hernani, como un ensanchamiento de esta calle, consiguiéndose, en 1.879, la concesión por Hacienda de los terrenos del Campo de Maniobras, para construir el parque de Alderdi-Eder; en 1.879 se propone la variación del emplazamiento de la iglesia del Buen Pastor, que estaba prevista en la actual Alhóndiga, en la calle de Zubieta, situándose frente a la antigua iglesia de Santa María, creando así un eje espiritual y representativo de indudable acierto; en 1.898 se construyó el muro de la Zurriola, que, mediante el encauzamiento del río, permitió ampliar el ensanche y emplazar dignamente el hotel María Cristina, el teatro Victoria Eugenia y el monumento a Oquendo.

La obra de Cortázar fue complementada por dos arquitectos municipales; José Eleuterio de Escoriaza, que en 1.864 construyó la plaza de Guipúzcoa, rectangular y porticada, siempre dentro de normas tradicionales; y especialmente José de Goicoa, cuyo prestigio y esfuerzo fueron la base del éxito del ensanche. Realizó numerosas construcciones, entre las que destaca el palacio de la Diputación.

Lo que no reseña Bidagor en una crítica, “razonable cien años después de proyectado el plan de ensanche”, pero imprevisible en una época en la que se iniciaba la “era del vapor”, es, que las comunicaciones con el nuevo sistema eran una realidad admitida, no sólo por aquellos primeros expertos en urbanismo como Cerdá y Castro, sino también por los dirigentes donostiarras. Eran vitales en el futuro de sus comunicaciones y clave de bienestar para sus habitantes, ilusionados con la posibilidad de vapores de mil toneladas en nuestro puerto, y un ferrocarril inmediato en la margen derecha del río Urumea.

Lo que ocurre con posterioridad, imposible de considerar entonces, es que las previsiones de desarrollo industrial y de comunicaciones trasatlánticas fueron a menos, y en cambio las de desarrollo turístico fueron a más, potenciadas nada menos que por la Reina Regente al establecer su resi-

dencia de verano en el Palacio Real de Miramar. Previsiones impensables para los donostiarras de entonces ni para Antonio Cortázar. La cuestión es tan relevante desde el punto de vista urbanístico, que cuando se aprueba el “Plan Cortázar” se bloquea incluso el proyecto de desarrollo al Sur de la Avenida, por el “Plan Estibaus”, para mejorar las instalaciones del puerto donostiarra. El propio Bidagor, curiosamente, recoge este hecho cuando publica superpuestos ambos proyectos en el grabado que recoge en su publicación que figura en la página anterior. El bloqueo desde el 27 de Agosto de 1.864 se mantuvo durante más de veinte años, hasta que veraneando la reina María Cristina en Ayete, se acordó construir el Gran Casino y el parque de Alderdieder. Era el turismo frente a la industria el motor del “ensanche”. De ahí su calidad y mejoras con la colaboración de los sucesivos arquitectos municipales Escoriaza, Barriocanal, y Goicoa, fallecido Antonio Cortázar.

CAPÍTULO 3

Antonio Cortázar, antepasados y biografía

Los ascendientes familiares de Antonio Cortázar han sido investigados por una biznieta suya doña Blanca de Encío y Cortázar que, tras haber efectuado unos cursos en el Instituto Salazar y Castro, fue diplomada en 1.994 por el Centro de Estudios Superiores de Heráldica, Vexilología y Artes Nobles. Sus estudios genealógicos de los “Cortázar” publicados con su blasón en 1.984 nos dicen lo siguiente:

Este apellido de Cortázar tiene su origen en el Valle de Arratia en el Señorío de Vizcaya. Familia principal de esta merindad que como en su escudo ostenta cinco fogueras símbolo de poderío en las Juntas de Vizcaya. Pertenece a los más antiguos ferrones de Vizcaya que con la importancia del hierro en este Señorío era una gran fuente de riqueza. De este Solar de Vizcaya proceden los Cortázar de la provincia de Alava, la rama que se extendió por Sudamérica, los Gortazar de la Villa de Bilbao que cambiaron su apellido por una G y que ostentan el mismo escudo pero añadiéndole el toro barreado y los Cortázar que trabajaron en la construcción de las fortificaciones de puertos y de grandes astilleros.

En 1.750 el Marqués de la Ensenada crea los Reales Astilleros de Guarnizo, provincia de Santander. Allí son enviado 250 vizcainos expertos en la construcción de puertos y buques. Se construyen los astilleros y los navíos Victoria y Príncipe. Entre esos vizcainos enviados están los Cortázar que permanecen en Guarnizo hasta que por la guerra con Francia son cerrados los astilleros. Son dos generaciones las que nacen en Guarnizo, de allí se trasladan a Bilbao.

El 17 de Septiembre de 1.813 el Ayuntamiento de San Sebastián envía un oficio al Ayuntamiento de Bilbao en el que solicita ayuda económica y de expertos para la reconstrucción de la Ciudad incendiada por las tropas inglesas. El Ayuntamiento de Bilbao contesta a ese oficio con gran solidaridad enviando

en el mes de Octubre con coste económico para el Ayuntamiento de Bilbao, de varios maestros de obras, canteros, carpinteros, etc. mientras dure la reconstrucción de la Ciudad.

Entre estos maestros de obras se encuentra Juan Antonio Lucas Cortázar al que acompaña su hijo aun niño y que luego será maestro de obras como su padre Pedro Antonio Lucas Cortázar que casa en 1.821 en San Sebastián con Juana de Gorría y Goicoechea y cuyo hijo Antonio ya Arquitecto en 1.850 es años mas tarde, en 1.863 Director Provincial de Caminos de Guipúzcoa y poco antes ganador del Concurso del “plan de ensanche” de San Sebastián.

La investigación alcanza diez generaciones anteriores a Antonio Cortázar, la más antigua de Juan Ruiz de Cortázar, tiene como referencia a sus hijos Gaspar y Martín. Gaspar, nacido en Villarreal de Alava, fue Maestre de Campo y Señor del Castillo de Pamplona en 1.596. De él proceden los García de Cortázar de Vitoria y América.

La siguiente generación de Martín Ruiz de Cortázar del Solar de Arratia que casó con Sancha Vildósola cuya descendiente fue su hija Antonia.

La tercera generación de Antonia Ruiz Cortázar casó con Martín de Vilella, dueño de la torre de dicho nombre y cuyo descendiente fue su hijo Donato

La cuarta generación de Donato de Cortázar y Vilella, fué dueño de las ferrerías del Solar de Cortázar en el valle de Arratia. Participa en la Junta de Ferrones del 24 de Septiembre de 1.639 para estudiar el “Ingenio Rivadeneira” de fundir sin fuelles. Casó con Catalina de Avedaño y fueron sus hijos Pedro y Donato. Este último según la “Genealogía de Javier de Ibarra” tuvo entre sus descendientes en Perú al Caballero Calatravo José Domingo Gortázar en 1.743 entre a su vez descendientes figura Manuel María de Gortazar y Munibe nacido en 1.824 que fue Presidente de la Diputación de Vizcaya, antepasado de los Gortázar Landecho.

La quinta generación de Pedro de Cortázar, Caballero de Santiago es la de un experto en fortificaciones en el Señorío de Vizcaya que en 1.660 fue nombrado “Inspector de Armas” en Vizcaya para verificar su buen estado. Tuvo un hijo Domingo.

La sexta generación de Domingo de Cortázar trabaja en los nuevos Astilleros de Ferrol como experto y tuvo dos hijos Francisco y Domingo. Francisco murió en Bilbao en lucha con los franceses.

La séptima generación de Domingo de Cortázar, también como experto, viaja a Santander por orden del Marqués de la Ensenada, para construir los nuevos Reales Astilleros de Guarnizo. Tuvo cinco hijos Marcos, Millán y Juan así como dos hijas.

La octava generación de Juan de Cortázar, vecino de Astillero tiene dos hijos, Juan Antonio y Bautista a fines del siglo XVIII.

La novena generación de Juan Antonio Lucas de Cortázar que nace en Astilleros de Guarnizo en Santander en 1.767 es la de un Maestro de Obras de dicha localidad que se traslada a Bilbao para ejecutar las obras proyectadas

por el Maestro de Obras reconocido por la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando Alejo de Miranda del nuevo Puerto de la Paz en construcción por iniciativa de Godoy y como ambicioso proyecto en Abando de una nueva ciudad propiciada por el Señorío de Vizcaya frente al poderoso Consulado de Bilbao. Proyecto que no prosperó debida a la Guerra de la Independencia. Fue su hijo Pedro Antonio Lucas nacido en Santander en 1.793.

La décima generación es de Pedro Antonio Lucas de Cortázar también Maestro de Obras que acudió a San Sebastián por encargo del Ayuntamiento de Bilbao para ayudar a la reconstrucción de la ciudad incendiada. Se casó en San Sebastián el 21 de Mayo de 1.821 en la Parroquia de San Vicente con doña Juana de Gorría natural de Gorriti y viven su casa de San Vicente, 9 hasta 1.835 en que se refugian en Bayona huyendo de la Primera Guerra Carlista. Tienen dos hijas y un hijo llamado Antonio María Lucas que nació en San Sebastián el 17 de Enero de 1.823.

Antonio Cortázar y Gorría encabeza la once generación de nuestro relato. Su vida está reflejada en el "Artículo Necrológico" que en 1.884 con motivo de su fallecimiento escribió su amigo don José Machimbarrena y editó la Imprenta de Tolosa de Eusebio López. José Machimbarrena y Echave había nacido en San Sebastián y realizado en Bélgica sus estudios de Ingeniero Industrial. Fue Alcalde de San Sebastián de 1.885 a 1.887 y Presidente de la Diputación en 1.902. Todo ello es muy significativo respecto al folleto que se había editado con motivo del fallecimiento de Antonio Cortázar que fotocopiamos en las siguientes páginas:

Artículo Necrológico.

El distinguido arquitecto cuyo nombre sirve de epígrafe á este artículo, nació en San Sebastián el día 17 de Enero de 1823; y murió en la misma ciudad el 9 de Junio de 1884, á la edad de 61 años cumplidos. Hora es ya de que se consagre un recuerdo de admiración y gratitud al hombre que tantos y tan notables ha dejado de su existencia en el pueblo en que nació y en la Provincia que durante tantos años lo ha contado entre sus más dignos funcionarios. Nos proponemos, pues, en este artículo narrar en un estilo llano los accidentes más notables de su vida, y hacer una sucinta relación de las luchas que se vió obligado á sostener en el cumplimiento de su misión y en las que resulta siempre un carácter entero y una voluntad inquebrantable en la defensa de los intereses generales que le estaban encomendados, en razón del importante cargo que desempeñó, inspirándose constantemente en los sentimientos de una rectitud inmaculada. Hombre de profundos conocimientos teóricos y prácticos en su profesión, y dotado de vigorosa iniciativa, debida,

6

tanto á su génio emprendedor y carácter resuelto, como también á la confianza nacida en su espíritu por la experiencia adquirida en una labor constante de muchos años, proyectaba valientemente sin olvidarse, sin embargo, de ninguno de los elementos necesarios para el buen éxito en la ejecución, así es que rara vez le salieron fallidos sus cálculos y en más de una ocasión admiró á sus contemporáneos, realizando con maravillosa inteligencia y aparente sencillez, obras que conceptuaban poco menos que imposibles y que resultaban al par que sólidas y duraderas, asombrosamente económicas. Como ejemplo, podríamos citar el murallón de la Zurriola cuyo proyecto y presupuesto fueron calificados de quiméricos por hombres ilustrados que por aquellos tiempos administraban la Ciudad, y que no alcanzaban á comprender que tal como estaba proyectado el muro, pudiera sostenerse y ser defensa inquebrantable contra los furiosos embates del mar, y menos podían concebir que con un pequeño desembolso de 14.000 á 15.000 duros por el erario municipal, pudiera ser una realidad la ejecución de una obra de tamaña importancia, cuyo resultado era arrebatar á los dominios del Oceano, considerable superficie de terrenos destinados á edificación y cuya venta había de proporcionar pingües rendimientos al Ayuntamiento. Concejal hubo, y no de los menos avisados, que abultando en su imaginación las dificultades naturales de esta obra é inherentes á todo trabajo hidráulico, y exagerando en sus cálculos su coste, creyó de buena fé que sería un buen negocio para la Corporación, ofrecer la cesión de todos los terrenos que se ganáran al mar, al que se comprometiera á realizarla, garantizando su solidez y duración por término de algunos años. No prevaleció por fortuna esta combinación ruinosa para el erario municipal y el resultado fué debido en primer término, al autor del plano de ensanche de que formaba parte el citado proyecto, que con invariable confianza, aseguró á los concejales los buenos resultados que daría la ejecución de la obra, tal como la había concebido, tanto bajo el punto de vista de la estabilidad como del de la economía. Empezó la construcción del muro, y justo es reconocer que en una gran parte del vecindario, dominaba el temor y la desconfianza acerca de sus resultados, sobre todo al ver el pequeño espesor que se le daba, pero vino oportunamente á resolver el problema un furioso temporal que destruyó cuanto encontró á su paso, excepto el muro, en el cual no movió una sola piedra, á pesar de estar la obra fresca y en mal estado, puesto que no se había construido aún más que en la mitad próximamente de su longitud. Desde aquel día se acallaron los ruidos hostiles, renació la confianza, y terminó la construcción sin accidente y sin que costara ni un céntimo más de lo presupuestado y el pueblo entero puede dar testimonio de los brillantes resultados obtenidos, no habiéndose sentido la necesidad de gastar ninguna suma importante ni en reparaciones ni en su entretenimiento en el trascurso de diez y ocho años. Pero no anticipemos los episodios de la vida de este nuestro ilustre conciudadano y relate-mos por su órden los principales hechos que la constituyen.

Nació como hemos dicho en esta Ciudad el día 17 de Enero de 1823 y fueron sus padres D. Lucas Cortazar y D.^a Juana Gorria, de modesta, pero honrada posición en su calidad de artesanos. Adquirió

en su pueblo natal los conocimientos de primera enseñanza y apenas se preparaba á emprender los de la segunda, sobrevino la guerra fratricida de los siete años, viéndose, por tanto, obligado á pasar al vecino reino de Francia y sus pueblos de Bayona y Guefary, en donde bajo la dirección de inteligentes profesores se dedicó al estudio de humanidades, de las Matemáticas y de las diferentes clases de Dibujo, que más tarde debían serle tan útiles al consagrarse á la carrera que con entusiasmo acariciaba.

Vuelto al hogar paterno al terminar la guerra, completó con gran aprovechamiento los conocimientos de la segunda instrucción y los estudios de dibujo y matemáticas, y, así preparado, se trasladó á la villa y corte de Madrid en el año 1843. Una vez allí, se dedicó con el mayor ahínco á los estudios preparatorios de la carrera de Arquitectura, asistiendo á las academias particulares de los profesores Sres. Lallave y Peironet, estudiando con el primero la Aritmética, Algebra y Geometría, y el dibujo arquitectónico; Geometría descriptiva y Estereotomía con el segundo, sin perjuicio, al mismo tiempo, de concurrir á la academia particular del afamado pintor Esquivel, para el estudio del Dibujo de figura.

Más tarde pasó á la de D. Eugenio de la Cámara, profesor de la Academia de San Fernando, completando con él el estudio de la Geometría analítica, cálculo diferencial é integral y la Mecánica racional. Al terminar dichos estudios en el año de 1845, fué cuando se reformó la carrera de Arquitectura, pues que hasta entonces se hacia privadamente, estableciéndose la Escuela Especial, en la que, previo examen de las materias de primero y segundo año, ingresó de alumno de tercero. En ella continuó todos los estudios hasta que en el año 1850, fué recibido de Arquitecto, volviendo el mismo año á su pueblo natal y al lado de sus ancianos padres, de quienes no se separó, ni por un instante, mientras vivieron.

Desde el inmediato año, ó en el de 1851, principió á darse á conocer Cortazar en el ejercicio de su profesión. Su primer cargo en dicho año de 1851, fué el nombramiento de auxiliar facultativo del ingeniero Gefe de Caminos, Canales y Puertos, el ya finado D. Manuel Peironcely, que á la sazón proyectaba y construía varias carreteras en el territorio de Guipúzcoa, por cuenta de la Provincia. A los pocos meses, por el de Agosto del mismo año de 1851, fué nombrado sub-director de Caminos de la Provincia de Guipúzcoa, en Juntas generales celebradas en la villa de Motrico, y el 23 de Marzo de 1863 Director de los mismos, con la denominación de «Director de obras provinciales» cuyo cargo ejerció hasta fines de 1882, en que, á consecuencia de una grave enfermedad que contrajo, como resultado de su laboriosa vida de trabajo, solicitó y obtuvo su jubilación con arreglo á reglamento.

No es posible detallar minuciosamente el sin número de trabajos que proyectó y se realizaron bajo su dirección en la Provincia durante los 29 años que desempeñó los cargos de Sub-director y Director de obras provinciales. Basta saber que proyectó, dirigió y construyó con aplauso de la Provincia y de las Corporaciones locales y administrados de la misma, multitud de carreteras y caminos transversales que cruzan en todos sentidos el país, llegando á medir, solo las nuevas carreteras en número de trece, el considerable recorrido longitudinal de 65,055 kilómetros. Aparte del inmenso trabajo que esto supone, formuló

y llevó á cabo bajo su dirección importantes reformas y modificaciones en las carreteras existentes, tales como la reforma del camino de Otsarain á Elgoibar, en su trayecto entre las jurisdicciones de las villas de Azpeitia y Azcoitia, conocido más propiamente con el nombre de «Reforma de la cuesta de Santa Cruz de Azcoitia». La reforma por desviación de la carretera del río Urola en la cuesta de Iraro (Arrona ó Cestona) por medio de un gran corte en brecha. La no menos importante reforma del camino llamado de Segura, á la entrada de esta población, por el sistema de grandes terreplanes, casides—conocido hasta entonces en este país, y otros de menos importancia que se omite enumerar.

No hay nadie que ignore el interés extraordinario que despierta en una región desprovista de medios cómodos de comunicación y transporte, la apertura de una nueva carretera, las rivalidades que nacen entre pueblos próximos que se creen más ó menos favorecidos ó perjudicados en sus intereses por el trazado proyectado y las consiguientes luchas á que dan lugar esas competencias, unidas á las que origina el interés particular. En multitud de conflictos de esta especie se vió envuelto Cortazar durante su laboriosa vida y tuvo que defender con tesón el interés general de la Provincia, no consintiendo que prevaleciera sobre él, ni el de una determinada localidad y mucho menos el particular de uno ó varios propietarios. Refería él con cierta fruición y legítimo orgullo las reñidas contiendas que sostuvo en diferentes épocas con los personajes más influyentes del país con este motivo, y tuvo siempre la inefable satisfacción de que una vez pasado el motivo de la lucha, todos á una reconocían la inmaculada honradez con que procedía, siendo el móvil único de sus actos la defensa de los sagrados intereses que le estaban encomendados, y su línea de conducta armonizar esos intereses, en cuanto fuesen compatibles con los locales y particulares. Inspirado constantemente en los eternos principios de justicia innatos en su alma, jamás sucumbió á consideraciones de orden secundario.

Excesivamente rígido quizás en el cumplimiento de su deber (si exceso puede haber en ello), y hombre de orden por temperamento y convicción, no consentía que se faltara impunemente por nadie á los preceptos establecidos en los reglamentos para el buen régimen y conservación de las carreteras de la Provincia y por esta causa tuvo también que luchar más de una vez durante su vida con autoridades locales y personas influyentes, proporcionándole esas contiendas algunos disgustos, si bien con la compensación que proporciona siempre la satisfacción interior de su conciencia al que obra en la profunda convicción de que ante la ley no debe haber categorías, y todos, absolutamente todos, deben subordinarse á su cumplimiento. Así consiguió durante el largo período de su dirección conservar en buen orden y perfecta disciplina el numeroso personal destinado al servicio de sus carreteras y mantener íntegros y con todo su prestigio los reglamentos dictados para su buen régimen y conservación, ejemplo que contrasta notablemente con lo que ocurre en otras localidades con reglamentos de la misma índole que caen en desprestigio y desuso por excesiva tolerancia ó condescendencia en consentir su sistemática infracción.

Durante el largo período de 29 años que medió desde su nombramiento como Sub-director de caminos hasta su jubilación, ejerció multitud de otros car-

gos y desempeñó altas y muy delicadas comisiones de los que tan solo referiremos aquellos que consideremos de mayor mérito ó importancia. Entre los primeros y por órden de su primacía, fueron el de Inspector facultativo de la carretera de Andoain á las ventas de Irún por San Sebastian, por nombramiento de la Empresa de la misma, sin haberlo solicitado; de arquitecto municipal interino de esta Ciudad á instancia de la Corporación municipal de la misma, mereciendo en uno y otro caso las mayores y entusiastas pruebas de agradecimiento por la manera inteligente y acertada con que desempeñó dichos cargos. El de arquitecto provincial, como cargo unido al de Director de Obras provinciales, en cuyas funciones intervino en repetidísimos y gravísimos asuntos como ponente é informante. El de Inspector en representación del Estado y de la Exma. Diputación, en los nuevos edificios construidos en la Plaza de Guipúzcoa, con destino los unos á Gobierno Civil y Delegación de Hacienda, y el central y tercero á dependencias y asiento de la Corporación provincial.

De los segundos, ó sean de las comisiones desempeñadas y servicios prestados, nos limitaremos á indicar algunos de ellos. El fué quien, aunque profano á los estudios de Piscicultura y Ostrería, acompañado del finado D. Juan Antonio de Olazábal, fué comisionado por la Exma. Diputación de Guipúzcoa para recorrer los establecimientos principales de esa gran industria de Francia, Holanda y parte de Alemania y escribir como presentó en descargo de su comisión científica, una ilustrada Memoria, llena de preciosos datos que recogió en aquella excursión, cuya Memoria obra en los archivos de la Corporación provincial y de la que mereció, con su auxiliar acompañante Olazábal, un testimonio de alto aprecio y reconocimiento.

El fué quien, en el año de 1865, con motivo de la primera estancia en Zarauz de S. M. la reina D.^a Isabel II, dispuso é improvisó con acertado éxito cuantas obras fueron indispensables para la régia estancia y la de su servidumbre, mereciendo unánimes elogios de las Corporaciones del país y ser agraciado por S. M. con la condecoración de Comendador ordinario de la Real Orden de Isabel la Católica, de que jamás hizo uso en la vida, habiendo rehusado anteriormente y por especiales servicios, análogas distinciones.

Prestó los unos en el mes de Mayo de 1859, cuando el horroroso incendio que estuvo á punto de devorar la población de Irún, á la que concurrió desde San Sebastian, y los otros en el incendio de la Casa de Beneficencia de esta Ciudad, mereciendo los plácemes y las manifestaciones más entusiastas por su brillante comportamiento en comunicaciones laudatorias de parte de la Diputación y de las dos Corporaciones populares.

Durante ese período de cargos y Comisiones, perteneció también á cuantas Comisiones y Juntas locales y provinciales se crearon y constituyeron para el fomento de las artes, de instrucción, de sanidad, de exposiciones y otros mil que por prolijos se dejan de enumerar.

Como arquitecto y profesor ha dejado entre otros muchos los trabajos siguientes:

El plano de ensanche de San Sebastian que en solemne concurso abierto *ad-hoc*, mereció entre los proyectos presentados la elección y el premio señalado de tres mil pesetas, premio que renunció en

14

favor del erario municipal, como ayuda á los grandes gastos que tenia que sufragar el Ayuntamiento para llevar á efecto las obras del referido ensanche, con lo que dió una prueba más del amor filial que profesó siempre á su pueblo natal. Como Arquitecto municipal interino, á él le cupo la gloria de dirigir el derribo de las antiguas y sólidas murallas de la Ciudad y en el desempeño de su cometido supo desplegar tal inteligencia y arte que mereció los plácemes de todo el vecindario por el buen orden y admirable regularidad que se observó en la ejecución de tan difíciles trabajos que quedaron terminados el mes de Agosto de 1865 con economía inesperada. También se hicieron bajo su dirección y con felicísimo éxito las primeras y más difíciles obras del ensanche que constituye hoy por su magnificencia y esplendidez un motivo de legítimo orgullo para todos los hijos de este pueblo.

Proyectó, dirigió y construyó por cuenta de la Exma. Diputación de Guipúzcoa, de 1869 á 71, siendo Director de Obras provinciales de la misma, el magnífico puente de Santa Catalina sobre el río Urumea, obra de inmensas dificultades por su situación y condiciones topográficas, causando la admiración de propios y extraños, y de no pocos hombres del arte de construir, que juzgaron por atrevida y temeraria la ejecución de dicho puente.

Son también obra suya los planos que sirvieron para la construcción del mercado de la Zurriola así como el magnífico proyecto de la nueva Cárcel de partido que fué aprobado por la Junta de Cárceles presidida por el Gobernador de la Provincia y por la Dirección general de Establecimientos penales, habiendo merecido de ese centro directivo como de todas las personas competentes que lo han examinado los mayores elogios por la esmerada inteligencia con que se han estudiado en él tanto el conjunto como los detalles.

El fué también quien por encargo de la Diputación hizo estudios concienzudos de un ferro-carril que, partiendo del del Norte en Zumarraga habia de empalmar en territorio de Vizcaya, con el que se estudiaba en aquel mismo tiempo desde Bilbao. Ese proyecto, que en gran parte es posible que ahora se lleve á ejecución en el que se intenta construir de Durango á Zumarraga, fué aceptado con mucho aprecio por la Corporación provincial, y está indicado en la hermosa carta itineraria de la provincia de Guipúzcoa que se acaba de imprimir y litografiar á expensas de dicha Corporación, por acuerdo reciente de la misma, cuya carta es el último trabajo del finado Cortazar, que la dedicó á su madre Provincia, en testimonio de su profundo agradecimiento, mereciendo por ello ser declarado por la misma Diputación como uno de sus mejores servidores é hijos, según consta por comunicación dirigida al autor en virtud de acuerdo de la corporación provincial en pleno.

En su vida privada fué D. Antonio Cortazar modelo de padres y de esposos, y encontró en su hogar lo que merecía; «acendrado amor y abnegación sin límites». Leal y generoso con sus amigos, lloraron estos con profunda amargura su irreparable pérdida y conservan indeleble su recuerdo.

¡Séalo la tierra leve y que en regiones más serenas encuentre la recompensa debida á sus grandes virtudes!

También Serapio Múgica en la Revista de Cultura Vasca "Euskaleriaren Alde", número 206 se hace eco de unas notas biográficas de Antonio Cortázar redactadas en los siguientes términos:

Antonio de Cortazar

Nació el 17 de Enero de 1823 en la casa n.º 9 de la calle San Vicente, piso principal, y fué bautizado el mismo día en la parroquia de igual nombre, de esta ciudad de San Sebastián. Fueron sus padres don Lucas Cortazar y doña Juana Gorria, de modesta pero honrada posición.

Adquirió en su ciudad natal los conocimientos de primera enseñanza, y cuando se preparaba á emprender los estudios de la segunda, sobrevino la guerra civil—1832-39—que motivó el que se trasladara á Francia.

(1) En tiempo de Echebeste, y más tarde, aparece el Maestro de Obras Don José Gato de Aguirresarobe dirigiendo algunas obras municipales. En 1846 se hicieron bajo su dirección, importantes obras en el terrado de la Casa Conceil y en el año 1872, conforme al proyecto suyo, se hizo el edificio para la venta y lavado del pescado al lado del Mercado de la Brecha.

En Bayona y Guetary, bajo la dirección de inteligentes maestros, se dedicó al estudio de Humanidades, de las Matemáticas y de las diferentes clases de dibujo, que más tarde habían de serle tan útiles al consagrarse á la carrera que con entusiasmo acariciaba.

Así preparado se trasladó á Madrid el año 1843, y cursó los estudios preliminares de la carrera de Arquitectura en las academias particulares de los profesores Srea. Lallave y Peironet, estudiando con el primero la Aritmética, Algebra, Geometría y el Dibujo Arquitectónico, y con el segundo la Geometría Descriptiva y Estereotomía, al mismo tiempo que concurría á la Academia particular del afamado pintor Esquivol para el estudio del Dibujo de figura.

Más tarde pasó á la Academia de Don Eugenio de la Cámara, profesor de la Academia de San Fernando, y completó con él el estudio de la Geometría Analítica, cálculo Diferencial é Integral y la Mecánica Racional.

Al terminar los estudios en 1845, se reformó la carrera de Arquitectura, estableciéndose la Escuela Especial en la que ingresó de alumno de tercer año, previo examen de las materias de primero y segundo.

Obtuvo el título en el año 1850, y se estableció en San Sebastián al lado de sus ancianos padres.

Su primer cargo le obtuvo el año siguiente con el nombramiento de auxiliar facultativo del Ingeniero Jefe de Caminos, Canales y Puertos, Don Manuel Peironcely, que á la sazón proyectaba y construía varias carreteras en Guipúzcoa, por cuenta de la Provincia. A los pocos meses, en Agosto de 1851, en las Juntas generales celebradas por la Provincia en Motrico, fué nombrado Subdirector de caminos de Guipúzcoa.

Se hallaba en el desempeño de este empleo provincial cuando falleció el Arquitecto Municipal Don Joaquín Ramón Echebeste, y el Municipio le nombró para sustituirle, con carácter de interino, el 8 de Febrero de 1862.

Continuó, en servicio del Ayuntamiento, con la traida de aguas de Errotazar, que dejó pendiente Echebeste, introduciendo algunas modificaciones en el primitivo proyecto.

Siendo Cortazar Arquitecto Municipal, y bajo su dirección, dió comienzo el tan anhelado derribo de las murallas de la ciudad el 4 de Mayo de 1863 y se prosiguió después de la R. O. de Abril de 1864.

Se estudiaron por una Comisión nombrada al efecto, las condiciones para un concurso de planos para el ensanche de la población, fuera del radio de las murallas; y de los doce proyectos que se presentaron, se eligió el del Sr. Cortazar en primer término, y el de Don Martín de Saracibar en el segundo, adjudicando á éste el accessit y á aquel el primer premio de tres mil pesetas que se las cedió á la ciudad.

Se acordó después que con ambos proyectos se formara uno y así lo hizo el Sr. Cortazar.

Era Arquitecto del Municipio donostiarra, cuando las Juntas de la Provincia, reunidas en Julio de 1863, confirmaron el nombramiento que el 23 de Marzo hizo la Diputación foral en el Sr. Cortazar para Director de Obras Provinciales al objeto de cubrir la vacante de Don Mariano José de Lascurain, que cesó el 31 de Marzo del año indicado. Así es que al ofrecérsele por el Ayuntamiento en propiedad el cargo que ejercía interinamente, contestó con fecha 30 de Julio de 1864 que no le convenía aceptarlo, porque era Arquitecto Provincial y Director de las Obras Provinciales de Guipúzcoa, y como tal tenía el carácter de jefe de los Arquitectos del Distrito y Municipales y su sueldo y emolumentos eran superiores á los de Arquitecto Municipal.

En su vista designaron para este cargo al Sr. Escoriaza, pero encargando al dimisionario, que siguiera con la dirección del derribo de las murallas, la conducción de aguas, la ejecución del murallón de la Zurríola, que tanto renombre le dió por la economía con que se hizo y la fortaleza que demostró al resistir furiosos temporales cuando se estaba levantando, á todo lo cual accedió Cortazar.

Con fecha 30 de Diciembre de 1864, presentó al Ayuntamiento un proyecto de Ordenanzas de edificación.

Suyo es el proyecto del Mercado de la Brecha, que por encargo del Municipio lo construyó en 1871, así como el proyecto

de la nueva Carcel de Partido que fué aprobado por la Junta de Cárceles, presidida por el Gobernador de la Provincia, y por la Dirección general de Establecimientos penales, habiendo recibido de este centro directivo y de muchas personas competentes, los mayores elogios por su obra.

En el tiempo en que ejerció Cortazar el cargo de Director de Obras Provinciales, se abrieron multitud de carreteras: solamente las nuevas llegaron á medir el considerable recorrido de 65.065 kilómetros, sin contar las importantes reformas y modificaciones que se hicieron en las carreteras existentes, tales como la reforma del camino de Otsarain á Elgoibar en su trayecto entre Azpetia y Azcoitia, conocido con el nombre de «Reforma de la cuesta de Santa Cruz de Azcoitia», la reforma por desviación de la carretera del río Urola en la cuesta de Iraro (Arrona ó Cestona) por medio de un gran corte en brecha, y la no menos importante reforma de la entrada del pueblo de Segura por el sistema de grandes terraplenes, casi desconocido hasta entonces en el país, y otras de menor importancia que no se enumeran.

En desempeño de su cargo provincial, prestó también excelentes servicios, acudiendo de San Sebastián, en el incendio que hubo en Irún á fines de Abril de 1839, y que amenazaba destruir el pueblo.

Como Director de Obras de Guipúzcoa, dirigió también en 1865, con motivo de la primera estancia en Zarauz de S. M. la Reina Doña Isabel II, cuantas obras fueron necesarias para la regia estancia y su servidumbre, con tal acierto, que merecieron unánimes elogios de las autoridades del país y le valió además la condecoración que le concedió S. M. de Comendador Ordinario de la Real Orden de Isabel la Católica.

Por encargo de la Diputación estudió el proyecto de un ferrocarril que partiendo de la estación del ferrocarril del Norte en Zumarraga, había de empalmar en territorio de Vizcaya con el que se estudiaba en aquél mismo tiempo desde Bilbao, y que más tarde se llevó á ejecución (1865-67.)

Con sus planos se hizo también por cuenta de la Provincia, con destino á depósito de artículos sujetos á impuestos provinciales, el edificio de la calle de Garibay, que luego se utilizó

para fábrica de tabacos y se ocupa hoy con la Academia de música, el Laboratorio y otros servicios municipales.

Aunque profano en los estudios de Piscicultura y Ostrería, fué comisionado por la Exema. Diputación Provincial, en unión de Don Juan Antonio de Olazabal, para recorrer los establecimientos principales de esa gran industria de Francia, Holanda y parte de Alemania, y escribió en descargo de su comisión una ilustrada Memoria con preciosos datos, que fué muy bien acogida por la Diputación.

Después de 31 años de eminentes servicios prestados á Guipúzcoa, y como consecuencia de una grave enfermedad que llegó á contraer, presentó la renuncia de su cargo en la sesión celebrada por la Diputación Provincial el 3 de Noviembre de 1882, la cual le fué aceptada en los términos más honrosos para el interesado, haciendo constar «la satisfacción completa que le merecieron la inteligencia, honradez y celo con que había ejercido sus funciones», y en su lugar nombraron á Don Manuel de Echabe, que hacía de Subdirector.

Al mismo tiempo presentó un anteproyecto de la nueva carta itineraria de la Provincia, que más tarde se llegó á imprimir y litografiar por la Corporación Provincial.

Además de las funciones que desempeñó cerca de la Provincia y del Municipio de San Sebastián, ejerció otras, como son la de Inspector facultativo de la carretera de Andoain á las ventas de Iñún, pasando por San Sebastián, por nombramiento de la Empresa particular que la ejecutó; la de Inspector, en representación del Estado y de la Diputación, en los nuevos edificios construidos en la Plaza de Guipúzcoa con destino los unos á Gobierno Civil y Delegación de Hacienda, y el central y tercero á dependencias y asiento de la Corporación Provincial.

Durante el ejercicio de sus cargos, perteneció á cuantas Comisiones y Juntas locales y provinciales se crearon y constituyeron para el fomento de las Artes, de Instrucción, de Sanidad, de Expositores y otras más que es difícil enumerar.

Falleció en su ciudad natal el 9 de Junio de 1884.

Estuvo considerado por sus contemporáneos como hombre de profundos conocimientos teóricos y prácticos en su profesión, y de vigorosa iniciativa, como consecuencia de un carácter resuelto, que le inducía á proyectar valientemente, sin olvidarse, sin embargo, de ninguno de los elementos necesarios. De voluntad inquebrantable, no dejaba nunca cuando se trataba de la defensa de los intereses generales que le estaban encomendados, inspirándose constantemente en los sentimientos de una rectitud inmaculada, sin que sucumbiera jamás á consideraciones de otro orden.

Rígido en el cumplimiento de su deber, consiguió durante el largo periodo de su dirección conservar en buen orden y perfecta disciplina al numeroso personal destinado al servicio de sus carreteras, y mantener íntegros y con todo su prestigio los reglamentos dictados para su buen régimen y conservación.

SERAPIO MUGICA

Baldomero Anabitarte, archivero municipal tras Serapio Mugíca, también se hace eco en la biografía de Cortázar de las notas de don José Machimbarrena, al igual que otros historiadores posteriores. Pero dejemos las referencias y sigamos un criterio cronológico, esencial para poder verificar la realidad de los hechos estableciendo previamente el marco administrativo en el que se desenvolvían a mediados del siglo XIX los estudios específicos tanto de arquitectura como de ingeniería, ante los nuevos conocimientos técnicos que requería la “revolución industrial”.

Hemos descrito en las páginas anteriores 10 y 11 el impacto técnico-administrativo que supusieron en la organización del Estado los nuevos problemas de infraestructura que requería el progreso tanto en nuevas instalaciones de agua, saneamiento y alumbrado como en la mejora de las comunicaciones terrestres y marítimas exigida por una nueva sociedad industrial. Todo ello era inédito y novedoso, y fué motivo para crear el Ministerio de Fomento encargado de administrar unas legislaciones específicas en ferrocarriles, carreteras, aguas, costas,... y con ellas también fué preciso formar expertos adecuados transformando los antiguos “maestros de obras” e “inspectores de caminos” en “arquitectos” e “ingenieros” con estudios superiores reconocidos por el Estado y garantía en la buena ejecución de las nuevas infraestructuras. Infraestructuras con ramificaciones en minería, industria, agricultura, montes,... con “nuevas ingenierías especializadas”. Todo ello pasaba a incrementar los estudios técnicos superiores que en la segunda mitad del siglo XIX dio lugar a problemas de competencias del que se hizo eco la Asociación de Arquitectos de Cataluña en 1.896, al aprobar “Dictamen” de una Comisión nombrada al efecto para que estudiara el deslinde de atribuciones entre las diferentes carreras facultativas, con las conclusiones pertinentes al respecto a las actividades de los arquitectos. Este problema, curiosamente, ante el progreso técnico, subsiste en la actualidad. Lo que sí estaba claro era que existiendo estudios preparatorios comunes de arquitectos e ingenieros de caminos en una primera fase, resultaba difícil separar en el ejercicio profesional futuro, especialidades exclusivas.

En el seno de la Administración (y siguiendo al Catedrático Estapé de la Universidad de Barcelona), la competencia exclusiva del Ministerio de Fomento al canalizar las resoluciones administrativas de los “planes de ensanche” y trastocando tradicionales funciones municipales, había dado lugar a un enfrentamiento entre el citado Ministerio y el Ayuntamiento de Barcelona con motivo del derribo de las murallas de aquella “plaza fuerte” y la planificación de su “ensanche”. El enfrentamiento resuelto primero con una Real Orden de 1.859 y después, ante el recurso municipal, con un Real Decreto de 1.860 ratificó la “aprobación del Plan Cerdá” frente al “Plan Rovira”. El origen del conflicto no fue otro más que la actuación de Fomento recabando para un funcionario suyo, Ildefonso Cerdá, el encargo y la realización del proyecto en función de sus competencias exclusivas.

En el caso de Madrid este problema no se produjo porque en todo momento el Ayuntamiento madrileño aceptó el encargo al Ingeniero Castro, como funcionario de Fomento para redactar el “proyecto de ensanche”. Proyecto que se aprobó, sin polémica alguna.

El caso de San Sebastián fue peculiar. El Ministerio de Fomento no intervino en su origen puesto que las competencias de la red viaria eran de la Diputación Foral, y a su frente estaba el Ingeniero de Caminos don Manuel Peironcely. Por ello, cuando Antonio Cortázar, recién terminada su carrera de Arquitecto, es nombrado en las Juntas Generales de Guipúzcoa de 1.863 “Subdirector de Caminos de Guipúzcoa” y más tarde, al fallecimiento de Peironcely, “Director de Obras Provinciales” estaba ejerciendo una singular actividad en carreteras, caminos y ferrocarriles propias de los funcionarios de Fomento dentro del peculiar régimen foral.

La actividad profesional de Antonio Cortázar es muy similar al ejercicio profesional de un ingeniero con la mentalidad actual, al proyectar y dirigir obras de carreteras, puentes, muros de costa, ferrocarriles, etc bastante mas importantes que otras obras suyas estrictamente arquitectónicas como el Mercado de la Brecha y la Fábrica de Tabacos de la calle Garibay, o su proyecto de la futura cárcel de Ondarreta, de las que se hacen eco sus biógrafos.

Pero la gran labor por la que es conocido, es por ser el autor del “proyecto de ensanche” de San Sebastián con sus aciertos y errores, como es natural. Todo ello es tema de los Capítulos siguientes. En cualquier caso, sí debemos consignar, siguiendo a Baldomero Anabitarte cuanto se describe en su libro publicado en 1.903 sobre la “Gestión del Municipio de San Sebastián”, y con referencia al “Puente de piedra de Santa Catalina”, como singular proyecto y obra de Antonio Cortázar. Dice así:

Se verificó la subasta para la ejecución de las obras de dicho puente e inmediatamente se emprendieron los trabajos por la empresa constructora, bajo la inteligente inspección facultativa del autor del proyecto, el Director de obras provinciales D. Antonio Cortázar.

Su longitud de estribo a estribo es de 127 metros y la anchura de doce metros, distribuidos en siete metros para la vía y cinco metros para los andenes de a dos y medio metros de ancho cada uno. Además tienen 0,80 metros los pretilos o antepechos.

El puente se compone de cinco arcos rebajados, de cinco centros cada uno; cada arco tiene veintitrés metros de abertura o luz con 6,60 metros de flecha. El espesor de las bóvedas en la clave es de un metro y va aumentando hasta 1,50 metros en los arranques. Las elipses que forman los arcos descansan sobre los sillares de erección en la línea dl estiaje sobre pilas de tres metros de ancho.

Las pilas están fundadas sobre seis hiladas de pilotes separadas entre sí de 0,80 metros. Estos pilotes están cortados a 2,90 metros debajo de la línea de estiaje.

La cimentación del puente se ha construido por pilotaje y hormigón. El número de pilotes de fundación es de 696, de un diámetro de 0,30 metros en su centro, clavados hasta el rechazo. Después de hinchados los pilotes se procedió al dragado para formar un suelo plano, sobre el cual se vertió el hormigón, que, unido a los pilotes, constituye el cimientado del puente. Sobre este cimientado y suelo se replantaron los macizos y se colocaron las hiladas de sillaría de erección y para facilitar estas operaciones se formaron antes alrededor de cada pila y estribo una ataguías. Las cimbras se construyeron sólidamente con arreglo a los planos.

Los macizos se componen de sillaría labrada procedente de las canteras de Motrico, de sillaría también labrada de las canteras de Loyola y de mampostería del mismo lugar. La sillaría de Motrico se ha empleado en los aristones y en todos los paramentos vistos del puente, a excepción de los tímpanos y ménsulas que son de caliza roja del país. Las dovelas y macizos interiores son de caliza de Loyola.

Concluidos todos los trabajos de construcción se deshicieron las cimbras y fue insignificante el movimiento de asiento que verificaron los arcos, cuyos vanos se presentan descubiertos, siendo el conjunto de la obra de un aspecto bellissimo, pues se ha pulimentado toda la piedra de sillaría de Motrico y la piedra roja de los tímpanos y ménsulas se ha bruñido formando un contraste magnífico con el color azulado de la piedra de Motrico. En los pilares hay escudos de armas, habiéndose tallado en ambos lados del puente las armas de España y Guipúzcoa, y en las dos pilas del centro por cada lado las armas de los cuatro pueblos cabezas de partido judicial la Provincia, que son San Sebastián, Tolosa, Vergara y Azpeitia.

Todo ello refleja en definitiva criterios de personajes tan ilustres como José Machimbarrena, ó historiadores de prestigio como Serapio Múgica y Baldomero Anabitarte, muy considerados y elogiosos respecto a las actividades humanas y profesionales de Antonio Cortázar.

Lo anteriormente expuesto son referencias publicadas de Antonio Cortázar y de sus antepasados, pero no debemos eludir datos de su entorno que por legado familiar disponemos. Nos referiremos en especial a los libros de su biblioteca, no solo de consulta para realizar sus estudios preparatorios y superiores de arquitecto, sino los que pensamos justificadamente reflejan verazmente su formación humanista.

Entre los más antiguos del siglo XVIII y principios del XIX posiblemente de su padre Lucas Cortázar aparecen los dos tomos del "Viaje de España" de Ponz, los tres tomos del "Diccionario Geográfico Universal" de Montpalau, los dos tomos de "Noticias históricas de las Vascongadas" de Llorente, de la sexta edición del Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, las "Memorias de la Estancia de Fernando VII en San Sebastián en 1.828 y Justificativa para el Fomento de la Industria y Comercio de Guipúzcoa por el Ayuntamiento de San Sebastián en 1.832" así como la "Memoria del General Cordoba" de 1.837.

Probablemente de sus años de estudiante en Francia y en Madrid, además de libros franceses de matemáticas y ciencias y del “Diccionario Hispano-Francés” de 1.812 de Nuñez y Taboada, existen numerosos libros de historia como la “Historia de Roma” de Le Bas, los 35 tomos de la “Historia Universal” de Cantu, los 14 tomos de “Historia de la Revolución Francesa, el Consulado y el Imperio” de Thiers, los 8 tomos de la “Historia de España” de Dunham y Alcalá Galiano, los 4 tomos de la “Historia de Felipe II” de San Miguel, los 4 tomos de “España con la Casa de Borbón” de Coxe, los 2 tomos de la “Historia Constitucional de la Monarquía” de Du Hamel, los 4 tomos de las “Memorias” del General Espoz y Mina, los 5 tomos de las “Obras Completas de Jovellanos”, el “Compendio de Arqueología” de Castellanos, los 2 tomos de la “Colección de Opúsculos” de Montpalau con un resumen de las obras de Gaztañeta y Jorge Juan, los 35 tomos de las “Obras Completas de Historia Natural” de Buffon, las “Cartas de Junio” traducidas del inglés por Sebastián Irure de Espoz y Mina. “L’Arbiculture” de Breuil, las “Ciencias Físicas” de Bouchardat, las 161 cartas del “Conde de Chesterfield a su hijo”, el “Tratado de Heráldica” de Piferrer y el “Ensayo sobre el principio de población” de T.R. Malthus publicado en 1.846 bajo la dirección del Catedrático de Economía Política de la Universidad de Madrid Dr. del Valle.

Todos estos libros tiene su complemento arquitectónico con las colecciones correspondientes a los 4 tomos de “Noticias de Arquitectos” de Llaguno, los 26 tomos de “Anales de la Construcción de 1.855 a 1.880” de Oppermann, los 11 tomos de la “Enciclopedia de la Arquitectura de 1.872 a 1.883” de Francaeu, los 17 tomos de la “Revista General de Arquitectura de 1.863 a 1.880” de Daly, los 10 tomos del “Diccionario Racional de la Arquitectura de Viollet le Duc”, así como curiosos libros de Matemáticas y Geometría de la familia. Los primeros debidos al Ingeniero de Caminos, Catedrático y Académico de Ciencias Juan Cortázar y a su hijo Daniel, Ingeniero de Minas y también Académico, que fue Jurado de las Exposiciones Universales de Filadelfia en 1.876 y París en 1.878. Juan Cortázar había nacido en Bilbao en 1.809 y su hijo Daniel en Madrid en 1.845, en donde residía su padre como catedrático de la Universidad Central desde 1.837, es decir cuando Antonio Cortázar acudió a estudiar la carrera de Arquitecto. Los segundos corresponden a los dos tomos de Geometría de José Antonio Elizalde también Arquitecto, Doctor en Ciencias y Catedrático de Geometría Descriptiva en la Universidad Central.

Con estos datos de su archivo creemos puede valorarse mejor el entorno cultural de Antonio Cortázar, que sí hoy mismo llamaría la atención favorablemente, referido a la época de hace más de un siglo, puede calificarse de excepcional. A ello debemos añadir libros profesionales tanto de carácter artístico-arquitectónico, desde Letarouilly a Pugin, como de cálculo, técnica y construcción en piedra, madera, hierro correspondientes a espec-

tos estructurales y de instalaciones en edificios y urbanizaciones. Con ello creemos disponer de una buena panorámica cultural del entorno de Antonio Cortázar frente a otras conjeturas sin fundamento alguno.

CAPÍTULO 4

El “ensanche de San Sebastián”. Bases y Concurso

San Sebastián, por su condición de “plaza fuerte” había padecido cuantiosas pérdidas a lo largo de la historia. Pérdidas materiales que según hace constar el investigador don Luis Larrañaga en el Boletín de Información Municipal, número 41 de 1.963, habían alcanzado, tras la ocupación francesa de 1.813, y superado los 110 millones de reales vellón de valor. Por ello las peticiones de desmilitarización con la demolición de las murallas fueron constantes, e incrementadas con los informes del arquitecto municipal, del administrador de aduanas, de los profesores de medicina y del juez de paz, sobre la situación sanitaria, urbanística y penal existentes ante el “hacinamiento de la población intramuros”.

Todo ello, explica el Sr. Larrañaga, animó a la Corporación Municipal presidida por el Alcalde Amilibia a gestiones directas en Madrid para el derribo de las murallas, incluso con base en la evolución de las técnicas militares. En efecto, tal como nos explica el Coronel de Artillería Mexía, también en el citado Boletín 41, con la visita de Felipe V a San Sebastián en 1.701 se reconoce la importancia de la Ciudad como “Plaza Fuerte”. Sus fortificaciones la hacían inexpugnable. Fortificaciones que se mejoraron, especialmente las baterías de Urgull, sin poder terminarse al final del siglo XVIII. Pero un siglo después, ante el clima revolucionario de Francia las autoridades militares encomendaron en 1.796 a los Generales O’Farril, Morla y Samper un informe sobre las fortificaciones donostiarras. Sus conclusiones fueron muy pesimistas para mantener San Sebastián como “Plaza Fuerte”, ante lo costoso de las inmensas obras precisas para mejorarlas y ponerlas en regular estado de defensa. Este informe, ratificado por los Generales Bassecourt y Caro, partidarios de fortificar montañas en Rentería y Alza, más elevadas, fue experimentado en el sitio y asalto del ejército anglo-portugués de 1.813.

Tal y como nos relata el coronel Mexía, a pesar del coraje de los defensores del Castillo, las 59 piezas de la artillería británica del Teniente Coronel Dickson destruyeron con facilidad, desde los arsenales de Gros, las baterías del Mirador y Santiago cuyos merlones fueron demolidos. De hecho, los soldados franceses del Monte Urgull quedaron indefensos ante el bombardeo desde cotas inferiores de la artillería más precisa y de mayor alcance de Lord Wellington. La artillería del General Rey era más anticuada y escasa. En resumen, los nuevos medios que habían puesto en acción los sitiadores demostraban su superioridad técnica frente a los medios de defensa de una

antigua “Plaza Fuerte”, y cuya clave histórica de una cota topográfica de 150 m. ya no era significativa militarmente.

En estas circunstancias, la Real Orden de 17 de Marzo de 1.862 de Isabel II resuelve autorizar que San Sebastián deje de ser “plaza de guerra” y en consecuencia permitir la demolición de las murallas, en cuanto se mejoren las defensas del Castillo. A partir de entonces las actas municipales son un buen reflejo del criterio de los representantes donostiarras para organizar la expansión y ensanche de la Ciudad en cuanto se derriben las murallas. Gracias a la amabilidad de la Sra. de José Martín Larrañaga hemos podido disponer de fotocopias originales de las mismas y a ellas nos referiremos a continuación, como “documentación relevante” de unos acuerdos que en definitiva configuraron el “plan del ensanche”. También conocemos, porque lo cita don Luis Larrañaga en el Boletín 41, que el Ayuntamiento, indudablemente conocedor de que en Barcelona habían sido demolidas sus murallas seis años antes y que se proyectaba un “concurso municipal” para redactar el “plan de ensanche”, encomendó al Marqués de Rocaverde acudir a la capital catalana “para traer una copia de las Bases que había servido al Ayuntamiento de dicha localidad para convocar un concurso similar”. Nos consta la creación simultánea de una “Comisión”, puesto que en el “Acta Municipal número 17” de 2 de Abril de 1.862, a la que asistieron el Alcalde y los Sres. Brunet, Aguirre, Goizueta, Lerchundi, Echeverría, Manterola, Mercero y Got se hace referencia a ello el primer punto del Orden del Día que fotocopiámos a continuación:

1.^o

Se ha hecho lectura, y el Ayuntamiento acuerda conste con agrado el atento oficio que el Sr. D. Javier Barcaiztegui, dirige desde Madrid con fecha 31 Marzo, aceptando con gusto el cargo de Comisionado para preparar y publicar las bases de las nuevas edificaciones que se han de ejecutar en esta Ciudad a consecuencia de la concesión para el derribo de las murallas.

1.^o

Se ha hecho lectura, y el Ayuntamiento acuerda conste con agrado el atento oficio que el Sr. Javier Barcaiztegui, dirige desde Madrid con fecha 31 de Marzo, aceptando con gusto el cargo de Comisionado para preparar y publicar las bases de las nuevas edificaciones que se han de ejecutar en esta Ciudad a consecuencia de la concesión para el derribo de las murallas.

En estas circunstancias, y no debiendo dudarse que han importante y benéfica concesión tendrá efecto, el Ayuntamiento de dicha ciudad de San Sebastián, con el ímpetu y laudable deseo de hallarse preparado para cuando llegue el caso, ha acordado abrir un concurso, bajo las siguientes

Bases

a) que deberán arreglarse los planos que sean presentados para la ampliación de dicha ciudad, teniendo presente que es una población esencialmente mercantil.

1.º El perímetro destinado para la ampliación, es el que comprende la línea A. B. C. ... marcada en el plano. Las dos porciones de tierra, dicho perímetro, marcadas por a. b. c. ... minúsculas que actualmente se cubren de agua en pleamar, se considerarán como terrenos edificables.

2.º El proyecto uniformara imponiendo que desaparecieran todas las murallas baluartes y fijos y demas

Pág 128 1862 Julio 18 Alta n.º 30
correspondientes a las fortificaciones de la ciudad, o conservando cuando mas, la muralla, desde el Cuartel de infantería, hasta el cubo de Armezqueta, por la parte de la Zurriola y la que corresponde a todo el frente de los muelles, conforme a las referencias ^{9.ª} el plano, considerando como no existentes la plaza de toros, caserío y barracas de S. Martín y Sta. Catalina.

En estas circunstancias, y no debiendo dudarse que tan importante y benéfica concesión tendrá efecto, el Ayuntamiento de dicha Ciudad de San Sebastián con el único y laudable deseo de hallarse preparado para cuando llegue el caso, ha acordado abrir un concurso, bajo las siguientes

Bases

a que deberán arreglarse los planos que sean presentados para la ampliación de dicha Ciudad, teniendo presente que es una población esencialmente mercantil.

- 1º. El perímetro destinado para la ampliación, es el que comprende la línea A.B.C... marcada en el plano. Las dos porciones de tierras de dicho perímetro, marcadas por a,b,c,... minúsculas que actualmente se cubren de agua en pleamar, se considerarán como terrenos edificables.*
- 2º. El proyecto se formará suponiendo que desaparezcan todas las murallas, baluartes y fosos y demás correspondientes a las fortificaciones de la Ciudad, o conservando cuando más la muralla, desde el Cuartel de infantería, hasta el cubo de Amezqueta, por la parte de la Zurriola y la que corresponde a todo el frente de los muelles, conforme a las referencias que cita el plano, considerando como no existentes la plaza de toros, casas y barracas de San Martín y Santa Catalina.*

3.^o Las calles deberán tener, por lo menos, 6 metros de anchura y se clasificarán en 3 órdenes. Serán de 1.^o orden las que tengan, por minimimum, 12 metros de latitud total. Serán de segundo orden las que pasen de 9 metros, y no lleguen a doce. Serán de 3.^o orden las que pasando de 6 metros, lleguen a 9.

4.^o El enlace de la nueva población con la actual, será del modo mas cómodo y natural, teniendo en cuenta el puerto y su acceso mas fácil a la estación del ferrocarril y las comunicaciones exteriores, con la menor molestia posible a la población, y a los conorrentes a la playa destinada para baños de mar.

5.^o Para la dirección de las calles se atenderá a los vientos reinantes, evitando el N.O. y procurando que los puntos de vista naturales, sean al S y al E.

6.^o Se indicarán las obras subterráneas necesarias para dar salida a las inmundicias, dirigiéndolas al río, o bien a uno o varios depósitos. Estas obras, se combinarán de manera que puedan aprovecharse para la irrigación que en lo sucesivo supla en esta parte la población actual.

7.^o Se designarán los puntos que se juzguen mas a propósito para parques, jardines, o paseos públicos, dentro de la zona edificable, sin olvidarse que como se ha dicho al principio, la población está destinada a ser esencialmente mercantil.

Montevideo

1862 Julio 18

Pág. 129

- 3°. *Las calles deberán tener por los menos, 6 metros de anchura y se clasificarán con ordenes. Serán de primer orden las que tengan, por mínimo, 12 metros de latitud total. Serán de segundo orden las que pasen de 9 metros y no lleguen a 12. Serán de tercer orden las que pasando de 6 metros, lleguen a 9.*
- 4°. *El enlace de la nueva población con la actual, será del modo más cómodo y natural, teniendo en cuenta el puerto y su acceso más fácil a la estación del ferrocarril y las comunicaciones exteriores, con la menor molestia posible a la población, y a los concurrentes a la playa destinada para los baños de mar.*
- 5°. *Para la dirección de las calles se atenderá a los vientos reinantes, evitando el N.O. y procurando que los puntos de vista naturales, sean al S. y al E.*
- 6°. *Se indicarán las obras subterráneas necesarias para dar salida a las inmundicias, dirigiéndolas al río, o bien a uno o varios depósitos. Estas obras, se combinarán de manera que, puedan aprovecharse para la variación que en lo sucesivo sufra en esta parte la población actual.*
- 7°. *Se destinarán los puntos que se juzguen más a propósito para parques, jardines o paseos públicos, dentro de la zona edificable, sin olvidarse que como se ha dicho al principio, la población está destinada a ser esencialmente mercantil.*

8.^o La casa que ocupa el terreno S.^o que está sin uso en el Barrio de S. Martín, se destinará a una iglesia, en consonancia con el trazado que se proyecta en aquel punto.

9.^o Las carreteras de Lasarte, Green y Hornani, que pasan por el centro del terreno destinado para la nueva población, podrán admitir las modificaciones que parezcan más convenientes.

10.^o Los artefactos, fábricas, depósitos o cualesquier establecimientos peligrosos o molestos, no podrán situarse dentro del perímetro marcado en la base 1.^o, a no ser en el Barrio de la Amara, comprendido en la zona más meridional de dicho perímetro.

11.^o Los planos se formarán en escala de 1:1000 por 2.000 y deberán presentarse para el 10 de Noviembre próximo, en la forma del reglamento de esta ciudad, acompañando, lo que gusten, una Memoria, o explicaciones de los mismos planos, o indicaciones sobre edificios públicos y puntos en que convengan, teniendo presente que los más precisos son: un mercado de comestibles, un instituto, un edificio para escuelas.

Pág 130 1862 Julio 18 Art. 10.º 30
 públicas del 1.º enseñanza, otro para parvulos, otro para juzgado; un teatro de mayor capacidad que el actual; una aduana, lonja para depósito de mercancías generales que no ofrezcan peligro, y carnicería. No será recibido ningún plano que se presente después del 10 de Noviembre

- 8°. *La área que ocupa el campo Santo, que está sin uso en el barrio de San Martín, se destinará a una Iglesia, en consonancia con el trazado que se proyecte en aquel punto.*
- 9°. *Las carreteras de Lasarte, Irún y Hernani, que pasan por el centro del terreno destinado para la nueva población, podrán admitir las modificaciones que parezcan más convenientes.*
- 10°. *Los artefactos, fábricas, depósitos o cualesquier establecimientos peligrosos o molestos, no podrán situarse dentro del perímetro marcado en la base primera, a no ser en el barrio de Amara, comprendido en la zona más meridional de dicho perímetro.*
- 11°. *Los planos se formarán en escala de 1 metro por 2.000 y deberán presentarse para el 10 de Noviembre próximo, en la Secretaría del Ayuntamiento de esta Ciudad, acompañando, los que gusten, una Memoria, ó explicaciones de los mismos planos, o indicaciones sobre edificios públicos y puntos en que converjan, teniendo presente que los más precisos son un mercado de comestibles, un instituto, un edificio para escuelas públicas de primera enseñanza, otro para párvulos, otro para Juzgados, un teatro de más capacidad que el actual, una aduana, lonja para depósito de mercancías generales que no ofrezcan peligro y cárceles. No será recibido ningún plano que se presente después del 10 de Noviembre.*

12.º Se adjudicará un premio de 12000 s. al autor del plano que, en concepto del Ayuntamiento de esta Ciudad, llene mejor las condiciones del programa y sea mas adecuado a las circunstancias y necesidades de la población. Se concederá además un excecut de 6000 s. al autor del plano que, en concepto de la misma Corporación Municipal, merezca ocupar el 2.º lugar.

13.º El concurso se anunciará por la Gaceta de Madrid, en ediccion oficial y demás medio de publicacion. Los planos se dirigiran en pliego cerrado, con un lema o epigrafe, al Ayuntamiento de esta Ciudad, cuyo Pliego dará recibo con referenciam al epigrafe. Lo que no resulten premiados, seran devueltos con presentacion del recibo.

14.º Terminado el plazo, el Ayuntamiento se valdrá para la eleccion de los planos, y para el cabal éxito de su revolucion, de las Corporaciones y personas que puedan ilustrarle, en la forma que estime mas conveniente.

15.º A todo concurrente se facilitará una copia

Núm. 1.º 30

1862 Julio 18

Pág. 131

del plano del terreno de la actual, y nueva poblacion

Se levanta la Sesion

E. Encío Cortazar

S. Ay. de C. de C.

- 12°. Se adjudicará un premio de 12.000 r.v. al autor del plano que, en concepto del Ayuntamiento de esta Ciudad, llene mejor las condiciones del programa, y sea más adecuado a las circunstancias y necesidades de la población. Se concederá además un accésit de 6.000 r.v. al autor del plano que, en concepto de la misma Corporación Municipal, merezca ocupar el segundo lugar.*
- 13°. El concurso se anunciará por la Gaceta de Madrid, en el Boletín Oficial y demás medios de publicación. Los planos se dirigirán en pliego cerrado, con un lema o epígrafe, al Ayuntamiento de esta Ciudad, cuyo servicio dará recibo con referencia al epígrafe. Los que no resulten premiados, serán devueltos con presentación del recibo.*
- 14°. Terminado el plazo, el Ayuntamiento se valdrá para la elección de los planos, y para el cabal éxito de su resolución, de las Corporaciones y personas que puedan ilustrarle en la forma que estime más conveniente.*
- 15°. A todo concurrente se facilitará una copia del plano del terreno de la actual, y nueva población.*

Se levantó la sesión.

Estas 15 "Bases" que hemos reproducido del Acta 30 del 18 de Julio de 1.862, suscritas por el Alcalde Amilibia y el Secretario Alzate y a la que asistieron los Sres. Brunet, Goizueta, Lerchundi, Lascurain, Echeverría, Manterola, Mercero y Got, las transcribimos a continuación para una más cómoda lectura, tal y como fueron editadas y difundidas entre los concursantes.

Por Real orden de 17 de Marzo de este año , S. M. la Reina (Q. D. G.) se dignó resolver , que despues que haya sido estudiado el medio de mejorar , y aumentar convenientemente las fortificaciones del castillo de la Mota de esta Ciudad , y su dotacion de edificios á prueba , despues que el proyecto al efecto , haya merecido la Real aprobacion ; y por último , despues que consignados los fondos que hayan de sufragar las obras , y se haya emprendido la ejecucion , dejará de ser plaza de guerra la de San Sebastian , y se autorizará la demolicion de sus murallas en la forma oportuna.

En estas circunstancias , y no debiendo dudarse que tan importante y benéfica concesion tendrá efecto , el Ayuntamiento de dicha ciudad de San Sebastian , con el único y laudable deseo de hallarse preparado para cuando llegue el caso , ha acordado abrir un concurso , bajo las siguientes

BASES á que deberán arreglarse los planos que sean presentados para la ampliacion de dicha ciudad , teniendo presente que es una poblacion esencialmente mercantil.

1.º El perimetro destinado para la ampliacion , es el que comprende la linea A B C marcada en el plano. Las dos porciones de dicho perimetro , marcadas por a b c minúsculas , que actualmente se cubren de agua en pleamar , se considerarán como terrenos edificables

2.º El proyecto se formará suponiendo que desaparezcan todas las murallas , baluartes , fosos y demás correspondiente á las fortificaciones de la ciudad , ó conservando , cuando mas la muralla , desde el cuartel de infantería , hasta el cubo de Amézqueta , por la parte de la Zurriola , y la que corresponde á todo el frente

de los muelles , conforme á las referencias que cita el plano , considerando como no existentes la plaza de toros , casas y barracas de los arrabales de San Martin y Santa Catalina.

3.º Las calles deberán tener , por lo menos , seis metros de anchura , y se clasificarán en tres órdenes. Serán de primer orden las que tengan , por minimum doce metros de latitud total. Serán de segundo orden las que pasen de nueve metros , y no lleguen á doce. Serán de tercer orden las que , pasando de seis metros , lleguen á nueve.

4.º El enlace de la nueva poblacion con la actual , será del modo mas cómodo y natural , teniendo en cuenta el puerto , y su acceso mas fácil á la estacion del ferro-carril , y las comunicaciones exteriores , con la menor molestia posible á la poblacion , y á los concurrentes á la playa destinada para baños de mar.

5.ª Para la dirección de las calles se atenderá á los vientos reinantes , evitando el Noroeste , y procurando que los puntos de vista naturales , sean al Sur y al Este.

6.ª Se indicarán las obras subterráneas necesarias para dar salida á las inmundicias , dirigiéndolas al río ó bien á uno ó varios depósitos. Estas obras , se combinarán de manera que puedan aprovecharse para la variación que en lo sucesivo sufra en esta parte la población actual.

7.ª Se destinarán los puntos que se juzguen mas á propósito para parques , jardines , ó paseos públicos , dentro de la zona edificable , sin olvidarse que como se ha dicho al principio , la población está destinada á ser esencialmente mercantil.

8.ª La área que ocupa el Campo Santo , que está sin uso en el barrio de San Martín , se destinará á una iglesia , en consonancia con el trazado que se proyecte en aquel punto.

9.ª Las carreteras de Lasarte , Irun y Hernani , que pasan por el centro del terreno destinado para la nueva población , podrán admitir las modificaciones que parezcan mas convenientes.

10. Los artefactos , fábricas , depósitos , ó cualesquier establecimientos peligrosos , ó molestos , no podrán situarse dentro del perímetro marcado en la base 1.ª , á no ser en el barrio de la

Amara , comprendido en la zona mas meridional de dicho perímetro.

11. Los planos se formarán en escala de un metro por dos mil , y deberán presentarse para el 10 de Noviembre próximo en la Secretaría del Ayuntamiento de esta ciudad , acompañando , los que gusten , una Memoria , ó esplicaciones de los mismos planos , ó indicaciones sobre edificios públicos y puntos en que convengan ; teniendo presente que los mas precisos son : un mercado de comestibles , un instituto , un edificio para escuelas públicas de primera enseñanza , otro para párvulos , otro para Juzgados , un teatro de mas capacidad que el actual , una aduana , lonja para depósito de mercancías generales , que no ofrezcan peligro , y cárceles. No será recibido ningun plano que se presente despues del 10 de Noviembre.

12. Se adjudicará un premio de doce mil reales al autor del plano que , en concepto del Ayuntamiento de esta ciudad , llene mejor las condiciones del programa , y sea mas adecuado á las circunstancias y necesidades de la población. Se concederá además un *accessit* de seis mil reales al autor del plano que , en concepto de la misma corporación municipal , merezca ocupar el segundo lugar.

13. El concurso se anunciará por la Gaceta de Madrid , el Boletín oficial , y demás medios de publicación. Los planos se dirigirán en pliego cerrado , con un lema ó epigrafe , al Ayuntamiento de esta ciudad , cuyo Secretario dará recibo con referencia al epigrafe. Los que no resulten premiados , serán devueltos con presentación del recibo.

14. Terminado el plazo , el Ayuntamiento se valdrá para la elección de los planos , y para el cabal éxito de su resolución , de las corporaciones y personas que puedan ilustrarle , en la forma que estime mas conveniente.

15. Á todo concurrente se facilitará una copia del plano del terreno de la actual , y nueva población.

San Sebastian 20 de Julio de 1862. — El Alcalde Presidente del Ayuntamiento , Eustasio de Amilibia.

El Acta 50 de la sesión municipal presidida por el Alcalde con asistencia de los Sres. Leizaur, Aguirre, Lerchundi, Manterola, Mercero y Errazu, celebrada el 19 de Noviembre de 1.862, es singularmente interesante en relación al "plan del ensanche" por dos motivos básicos, tal y como figuran en los puntos 4º y 5º del "Orden del día". El punto 4º se refiere al nombramiento de una "Comisión" asesora de los proyectos presentados, y el punto 5º se refiere a mejoras del puerto de San Sebastián y el fondeadero de la Concha. Por su interés los transcribimos fotocopiados del Acta a continuación:

2.

La virtud de la indicación verbal hecha en la Sesión especial del 11, el Sr. Alcalde manifiesta que hizo reunir á la Comisión actual del ensanche de la Ciudad, para tratar de si es oportuna, nombrar para ella, mas vocales, y que tuvo por muy acertado esto, no solo porque dos vocales de los actuales, no pueden intervenir en la adopción del plan, puesto que han presentado su sugo, en el concurso abierto, sino por que interese para aquel acto, que en la Comisión se encuentren personas inteligentes científicamente por su profesión,

Pag. 126 1862 Noviembre 19 Acta n.º 50

los sus conocimientos para el caso = en su vista y de conformidad con:

acuerda el Ayuntamiento sean invitados, a que acepten los nombramientos para la Comisión, que de parte del Ayuntamiento, quedan desde el d' hora, hechos los Sres:

- D. Jose Rodrigo Herrera, Comand.º de Marina de esta prov.ª*
 - D. Ramón Saenz Yguierdo*
 - D. Ignacio Bonaga, Ingeniero de Minas de esta prov.ª*
 - D. Jon M.º Jacza, Comandante Militar de Ingenieros de esta provincial*
 - D. Manuel Labau, Ingeniero Civil del Distrito*
 - M.º Labourenne*
 - M.º Santesteban*
- Ingenieros del Ferrocarril del Norte*

4º

A virtud de la indicación verbal hecha en la Sesión especial del 11, el Sr. Alcalde manifiesta que hizo reunir a la Comisión actual del ensanche de la Ciudad, para tratar de si es oportuna, nombrar para ella, más vocales, y que tuvo por muy acertado esto, no solo porque dos vocales de los actuales, no pueden intervenir en la adopción del plan, puesto que han presentado los suyos, en el concurso abierto, sino porque interesa para aquel acto, que en la Comisión se encuentren personas inteligentes científicamente por su profesión por sus conocimientos para el caso. En su vista y de conformidad común:

Acuerda el Ayuntamiento sean invitados a que acepten los nombramientos para la Comisión que de parte del Ayuntamiento, quedan desde ahora, hechos, los Sres.

Don José Rodrigo Herrera, Comandante de Marina de esta provincia.

Don Ramón Saenz Izquierdo

Don Ignacio Goenaga, Ingeniero de Minas de esta provincia

Don Jose Mª Yarza, Comandante Militar de Ingenieros de esta provincia

Don Manuel Estibaus, Ingeniero Civil del Distrito.

Mr. Letourneur

Mr. Lanteirés, Ingenieros del Ferrocarril del Norte.

5:

Desde 1.º de Diciembre 1857, estubo aprobado el proyecto de las mejoras de este puerto, siendo una de ellas y la principal, la de un fondeadero en la isla del Sr. Clara, cuya necesidad perentoria está reconocida, tanto más, cuanto las obras de mayor magnitud, que desonran ya la atención del Gobierno, con relación al Puerto de Buenos Aires, requieren mas diligencia, mas gastos y mas tiempo y pronto a terminarse la via férrea del Norte, influirá mucho al comercio que en esta costa haya seguridad conveniente. El Ayuntamiento tiene un vivo interés por el puerto de Buenos Aires como lo tiene un manifestado con todo.

Acta n.º 50 1852 Noviembre 19 Pág. 197

ahora, pero esto no le exonerara del deber de mirar con toda atención, al de esta ciudad. Conoce el Ayuntamiento que para conseguir lo que tanto se encarece, hay que contraer compromisos pecuniarios, pero la necesidad es grande, y nada se haria si no se allanase los inconvenientes, y es de esperar que se consedan rapi-
ros, para lo que el pueblo tendria que contribuir, ahora que el Ayuntamiento está abocado a otros gastos de entidad, tan pronto como se derriben las murallas. En esta confianza, el Ayuntamiento obrando segun tenia ya tratado por lo relativo al fondeadero de Santa Clara, y apreciando, al propio tiempo como merece, el parecer de personas prácticas sobre las condiciones de la bancha y puerto de esta ciudad.

5º

Desde 1º de Diciembre de 1.857, está aprobado el proyecto de las mejoras de este puerto, siendo una de ellas y la principal, la de un fondeadero en la isla de Santa Clara cuya necesidad perentoria está reconocida, tanto más, cuanto las obras de mayor magnitud, que llaman ya la atención del Gobierno, con relación al Puerto de Pasajes, requieren más dispendios, más gastos y más tiempo y pronto a terminar la vía férrea del Norte, importa mucho al Comercio que en esta costa haya seguridad conveniente.

El Ayuntamiento toma un vivo interés por el puerto de Pasajes como lo tiene manifestado con los Sres. de ahora pero esto no le exonera del deber de mirar con toda atención, al de esta Ciudad. Conoce el Ayuntamiento que para conseguir lo que tanto se encarece hay que contraer compromisos pecuniarios, pero la necesidad es grande, y nada se haría si no se allanasen los inconvenientes, y es de esperar que si concedan respiros para lo que el pueblo tendría que contribuir, ahora que el Ayuntamiento está abocado a otros gastos de entidad, tan pronto como se derriben las murallas. En esta confianza el Ayuntamiento obrando según tenía ya tratado por lo relativo al fondeadero de Santa Clara, y apreciando, al propio tiempo como merece, el parecer de personas prácticas sobre las condiciones de la Concha y puerto de esta Ciudad.

Fotocopiada el Acta 50, observamos la importancia dada al nombramiento de dos nuevos vocales en la Comisión “ya que dos de los actuales *no pueden intervenir*” por incompatibilidad, “por haber presentado su proyecto”, y en consecuencia se acuerda ampliar la Comisión con “personas inteligentes científicamente por su profesión” y se nombra como comisionados a D. José Rodríguez Herrera, Comandante de Marina, a D. Ramón Saenz Izquierdo del que no se cita su profesión, a D. Ignacio Goenaga, Ingeniero de Minas de Guipúzcoa, a D. José María Yarza, Comandante Militar de Ingenieros de Guipúzcoa, a D. Manuel Estibaus, Ingeniero Civil del Distrito, y los Sres. Letourneur y Lanteirés. Ingenieros del Ferrocarril del Norte.

También nos llama la atención la presencia, como miembros de la Comisión, de tres ingenieros, uno el Sr. Estibaus como autor del proyecto de 1.857 encomendado por el Ministerio de Fomento para la ampliación del puerto junto a los terrenos de la Estación del Ferrocarril, y otros dos ingenieros franceses, los Sres. Letourneur y Lanteirés, que trabajaban en las nuevas líneas ferroviarias. Creo que estos nombramientos en unión de la “Base 4^a” del Concurso son extraordinariamente significativos del interés municipal. El plano que hemos fotocopiado en la página 7 es muy expresivo de ello.

Es a continuación cuando se levanta un Acta muy significativa. Se trata del Acta 56 de 17 de Diciembre de 1.862 en la que, bajo la presidencia del Alcalde, se reúnen los Sres. Brunet, Aguirre, Goizueta, Echeverría, Lascurain, Errazu y Manterola. Tienen especial importancia los puntos 4 y 5, que junto al orden del día fotocopiamos a continuación:

	<i>Acta n.º 56</i>	<i>1862 Diciembre 17</i>
		<i> Sesión de tarde</i>
		<i> Se aprobó el acta anterior</i>
		<i> Sumario</i>
<i> Señores</i>		
<i> Alcalde</i>	<i>1. Bernal y concertos: en casa: conviene</i>	<i> en que se derriben.</i>
<i> Brunet</i>	<i>2. Barrino desde frente de torres: reunion de</i>	<i> los interesados: acuerdo.</i>
<i> Aguirre</i>	<i>3. Arbitrios: celador: se nombra a Jaralegui</i>	
<i> Goizueta</i>	<i>4. Insanche de la ciudad: acta de la Comi-</i>	<i> sion sobre la designacion de dos prop-</i>
<i> Echeverria</i>		<i> tos: acuerdo.</i>
<i> Lascurain</i>	<i>5. Ferro-carril: puente sobre el Urumea:</i>	<i> contesta Perceire.</i>
<i> Errazu</i>		
<i> Manterola</i>		

Acta n° 56

1.862 Diciembre 17

*Sesión de este día
Se aprobó el acta anterior*

Sumario

Señores:

- | | |
|-------------|--|
| Alcalde, | <i>1° Bernal y Consortes: su casa convienen en que se derribe.</i> |
| Brunet, | <i>2° Camino desde frente de Torres: reunión de los interesados: acuerdo.</i> |
| Aguirre, | |
| Goizueta, | <i>3° Arbitrios: celador, se nombra a Zaralegui.</i> |
| Echeverría, | <i>4° Ensanche de la Ciudad: acta de la Comisión sobre la designación de dos proyectos: acuerdo.</i> |
| Lascuarin, | |
| Errazu, | <i>5° Ferrocarril: puente sobre el Urumea, contesta Pereire.</i> |
| Manterola | |

Tras el Orden del Día del “Acta 56” exponemos a continuación los puntos 4 y 5 en los que el Alcalde da cuenta de la reunión de la Comisión del 13 de Diciembre en la que sus miembros “tras haber examinado los doce planos presentados como sus memorias respectivas que les acompañan”, y considerando las “bases del concurso”, establecen el “orden de la discusión entre todos para elegir los preferibles a primera vista de dos planos”. Para ello, cada vocal de la Comisión elegirá dos planos y de ellos se elegirán 5 planos, entre éstos el Ayuntamiento seleccionará los dos que le merezcan ser finalmente elegidos y premiados. También acuerda la Comisión que aquellos dos que elija el Ayuntamiento, los hacen también suyos los comisionados.

En el punto 5 se da cuenta de una gestión fracasada en París para que la Compañía ferroviaria se hiciera cargo de una pasarela peatonal sobre el Urumea. Fotocopiamos a continuación los citados puntos junto a la excepcional “Acta 57” del 23 de Diciembre de 1.862 para la designación de los dos proyectos seleccionados,. Acta conjunta del Ayuntamiento con la Comisión con los nombres de los asistentes:

4.º

El Sr. Alcalde presenta la acta que dice así :
“ Sesion del 13 Diciembre 1862, por la Comisión. = Señores:
Presidente; Aguirre; Erraza; Morcero; Lavala; ^{Rolando} Bra-
net, D. José Manuel; Rodrigo Herrera; Lecuaga; Letour-
neur; Lantieris = El Sr. Presidente expuso que habiendo
“ fenecido el primero de est. mes, el término por el que
“ han estado espuestas al público los doce planos pre-
“ sentados, y considerando que los Sres. de la Comisión
“ los habían examinado, como también las memorias
“ respectivas que les acompañan, ha creído que debía
“ convocarla para ocuparse de su cometido, y advier-
“ tió que no asisten los Sres. Letibaux y Mong Pequien;

4º

El Sr. Alcalde presenta la acta que dice así:

“Sesión del 13 de Diciembre de 1.862, por la Comisión Sres. Presidente, Aguirre, Errazu, Mercero, Lasala, Rocaverde, Brunet, D: José Manuel, Rodrigo Herrera, Goeneaga, Letourneur, Santeivés. El Sr. Presidente expuso que habiendo fenecido el primero de este mes, el termino por el que han estado expuestos al público los doce planos presentados y considerando que los Sres. de la Comisión los habrán examinado, como también las Memorias respectivas que les acompañan, ha creído que debía convocarla para ocuparse de su cometido, y advirtió que no asisten los Sres. Estibaus y Saenz Izquierdo que no han podido aceptar los nombramientos, el primero por sus ocupaciones como Ingeniero Civil del Distrito, y el segundo porque sufre de la vista”.

Pág. 212

1862 Dicte. 17

Acta n. 56.

"que no han podido aceptar los nombramientos, el primero por sus ocupaciones como Ingeniero Civil del Distrito, y el segundo por que sufre de la vista.

"Se ha hecho lectura de las bases publicadas por el Ayuntamiento el 20 de Julio para el concurso abierto. O

"El Sr. Alcalde con el deseo de cumplir el orden de la discusion, indicó las cuestiones sig. ^{tes}

"1.ª Si en la discusion sobre todos y cada uno de los planos, o convendrá reducirlos a aquellos que marcadamente, por no decir a primera vista, son preferibles a los demas ?

"2.ª Hecha la eleccion, por el medio indicado, en dos planos que llevarán las notas 1.ª y 2.ª, deberá contarse con sus respectivos autores para formar con ambos, uno completo, haciendo no obstante la calificación necesaria para adjudicar los premios ofrecidos, respectivamente para las notas 1.ª y 2.ª ?

"3.ª Será permitido, no habiendo en los doce planos uno que no llene completamente los deseos, formar otro con el que se consigue el objeto, sin salir de las bases del programa publicado, formando uno de los planos que mas se acerque al deseo, y arreglándolo con la parte o partes que en los demas planos merezcan aceptación ?

"Formadas en consideracion a las tres cuestiones para proceder a resolver las, y teniendo presente que el

“Se ha hecho lectura de las bases publicadas por el Ayuntamiento el 20 de Julio para el concurso abierto.

El Sr. Alcalde con el deseo de entablar el orden de la discusión, indicó las cuestiones siguientes:

- 1ª Firmará la discusión sobre todos y cada uno de los planos o convendrá reducirla a aquellos que marcadamente por no decir a primera vista, son preferibles a los demás.*
- 2ª Hecha la elección, por el medio indicado, en dos planos que llevarán las notas 1ª y 2ª deberá contarse con sus respectivos autores para formar con ambos, uno completo, haciendo no obstante la calificación necesaria para adjudicar los premios ofrecidos respectivamente para las notas 1ª y 2ª.*
- 3ª Será permitido, no habiendo en los doce planos uno que no llene completamente los deseos, formar otro con el que se consigue el objeto, sin salir de las bases del programa publicado, tomando uno de los planos que más se acerque al deseo, y arreglándolo con la parte o partes que en los demás planos merezcan aceptación*

Tomadas en consideración las tres cuestiones para proceder a resolverlas y teniendo presente que hay en los planos algunos que merecen ser elegidos, la Comisión se ha fijado en lo siguiente:

Acta n.º 56

1862 Dto. 17

Pá. 21.ª

hay entre planos, algunos que merecen ser elegidos, la Comisión se ha fijado en lo siguiente:

- 1.ª Cada vocal designará dos planos que en su concepto merezcan las 1.ª y 2.ª notas, y en esta forma se designarán hasta 5 planos por máximo, y entre ellos hará el Ayuntamiento la elección de los dos que merezcan ser elegidos y premiados.
- 2.ª Por la base 12.ª no se contrajo de parte del Ayuntamiento, otro compromiso alguno que el de adjudicar un premio de 12.000 r. al autor del plano que en su concepto llene mejor las condiciones del programa, sea mas adecuado a las circunstancias y necesidades de la población, y un accésit de 6.000 r. al autor del plano que merezca ocupar el segundo lugar, y de tal manera es este exacto, que por la base 14.ª se reservó el Ayuntamiento para el cabal juicio de su resolución, ilustrarse de las Corporaciones y personas que estime convenientes, sin sujeción para seguir estrictamente el plano que fue aprobado. Por estas razones, la Comisión opina que desde el instante en que el Ayuntamiento haga la elección, hace suyos propios los dos planos premiados, y puede, con ambos, formar uno solo arreglado a sus deseos.
- 3.ª La Comisión entiende que, resultas, como está, las dos elecciones anteriores, no hay una necesidad de entrar al examen de la Terceira. En se

- 1º Cada vocal designará dos planos que en su concepto merezcan las 1ª y 2ª notas, y en esta forma se designarán hasta 5 planos por máximo y entre ellos hará el Ayuntamiento la elección de los dos que merezcan ser elegidos y premiados.*
- 2º Por la base 12ª no se contrajo de parte del Ayuntamiento, otro compromiso alguno que el de adjudicar un premio de 12.000 r.v. al autor del plano que en su concepto llene mejor las condiciones del programa, sea más adecuado a las circunstancias y necesidades de la población, y un accesit de 6.000 r.v. al autor del plano que merezca ocupar el segundo lugar, y de tal manera es esto exacto, que por la base 14ª se reservó el Ayuntamiento para el cabo éxito de su resolución, ilustrarse de las Corporaciones y personas que estime convenientes, sin sujeción para seguir estrictamente el plano que fuese aprobado. Por estas razones, la Comisión opina que desde el instante en que el Ayuntamiento haga la elección, hace suyos propios los dos planos premiados y puede, con ambos, formar uno solo arreglado a sus deseos.*
- 3º La Comisión entiende que, resueltas, como están, las dos cuestiones anteriores, no hay una necesidad de entrar el examen de la tercera. Enseguida habiendo procedido a la designación de los planos en conformidad a la cuestión primera y lo establecido sobre ella en la solución también primera, resultaron designados los planos nº 1,4,6,7, y 8, que a juicio de la Comisión merecen que sean indicados al Ayuntamiento a fin de que de entre ellos, elija los dos que hayan de ser premiados.*

Pág. 214 1862 Doble 17 Acta n.º 58.
 "Quida habiendo procedido a la designacion de los pla-
 "nos en conformidad a la cuestion 1.ª y lo establecido
 "sobre ella en la solucion tambien primera, y cuenta-
 "ron designados los planos n.ºs 4, 6, 7, y 8, que a juicio
 "de la Comision merecen que sean indicados al Ayuntamiento,
 "a fin de que de entre ellos, elija los dos que hayan de ser
 "premiados."

"Lo entendido que la Comision no hace mas que
 "emitir su dictamen, salvo lo que la Corporacion esti-
 "me, como siempre, lo mejor."

Trasido el Sr. Alcalde, que habiendo llegado del
 este modo el caso de proceder a la designacion de los
 dos planos que merezcan ser elegidos, y como tal es premia-
 da, cree que el Ayuntamiento debe entrar al examen
 del acta inserta, y resolver sobre ella, lo que mejor estime.
 El Ayuntamiento ha discutido detenidamente el pun-
 to, y a la unanimidad: acuerda, que acepta, las
 indicaciones que hace la Comision, y como desea que
 esta asista a la Sesion que se celebre para la designa-
 cion definitiva, por que esta concurrencia, la consi-
 dera util para la discusion que pueda haber. El
 Sr. Alcalde queda encargado de la convocacion general
 para el dia que le parezca mas conveniente.
 5.º

El Sr. Alcalde ha dado cuenta de un officio
 de la Direccion Gral. del Camino del Norte de
 España, en Paris, fha. del 5, suscrita por el Presidente

Es entendido que la Comisión no hace mas que emitir su dictamen, salvo lo que la Corporación estime como siempre, lo mejor.

Añadió el Sr. Alcalde, que habiendo llegado de este modo el caso de proceder a la designación de los dos planos que merezcan ser elegidos y como tales premiados, cree que el Ayuntamiento debe entrar al examen del acta inserta y resolver sobre ella lo que mejor estime. El Ayuntamiento ha discutido detenidamente el punto y a la unanimidad acuerda que acepte las indicaciones que hace la Comisión, y como desea que esta asista a la Sesión que se celebre para la designación definitiva, porque esta concurrencia, la considera útil para la discusión que pueda haber. El Sr. Alcalde queda encargado de la convocación general, para el día que le parezca más conveniente.

5º

El Sr. Alcalde ha dado cuenta de un oficio de la Dirección General del Camino del Norte de España, en París, fecha del 5, suscrita por el Presidente de la reunión de París, el Sr. J. Pereire en el que profesando los mejores sentimientos para esta Ciudad y expresando su pena de que no hubiese tenido curso, la respuesta, acordada dar al oficio del Sr. Alcalde de 12 de Junio de 1.861, explica las razones, por las que le es imposible, gravar a la Compañía con el gasto que tendría el andén para peatones, en el puente de la Empresa, sobre el Urumea, para asar a Loyola, acuérdate conste.

Se levantó la sesión

Acta n.º 56 1862 Diciebre 17 Pag. 215
 de la reunion de Paris, el Sr. J. Perire, en el que pro-
 testando los mejores sentimientos por esta Ciudad, y
 caprescandó en pona de que no hubiese tenido efecto
 la respueta, acordada dar al oficio del Sr. Alcalde de
 12 junio 1861, explicando las razones, por las que, le es im-
 posible, gravar á la Compañia con el gasto que
 tendria el andon para peatones, en el puente
 de la Empresa, sobre el Ormea, para pasar al
 Supta: Acordado, que conste.
 Se levanto la sesion

E terminó

Acta n.º 57

1862 Diciebre 23

Sesion especial

Ayuntamiento		Comision	
Sr. Alcalde	Lerchundi	Sra. Lavala	Svenaga
Leizaola	Locheverria	Rovaris de	Lehueneur
Brunet	Maankrola	Brunet, d.	Sankiris
Iguire	Errazu	Sra. Man.	—
Orjuela	—	Rodrigo Bartra	—

Ensanche de la Ciudad: designacion de los
 dos proyectos y acuerdo por el Ayuntamiento

El Sr. Alcalde, á virtud de lo acordado, en la
 ultima sesion ordinaria, convocó al Ayuntamiento

*Acta n° 57**1.862 Diciembre 23**Sesión especial*

Ayuntamiento		Comisión	
<i>Sres. Alcalde</i>	<i>Lerchundi</i>	<i>Sres. Lasala</i>	<i>Goeneaga</i>
<i>Leizaur</i>	<i>Echeverría</i>	<i>Rocaverde</i>	<i>Letourneur</i>
<i>Brunet</i>	<i>Manterola</i>	<i>Brunet,</i>	<i>Santeivés</i>
<i>Aguirre</i>	<i>Errazu</i>	<i>D. José Manuel</i>	
<i>Goizueta</i>		<i>Rodrigo Herrera</i>	

Ensanche de la Ciudad: designación de los dos proyectos y acuerdo por el Ayuntamiento.

El Sr. Alcalde, a virtud de lo acordado, en la última Sesión ordinaria, convocó al Ayuntamiento y a la Comisión para este día, con objeto de hacer la designación definitiva de los dos planos que hayan de ser elegidos y premiados, para el ensanche de esta Ciudad.

Se tienen de manifiesto en esta pieza los planos n° 1, 4, 6, 7 y 8 designados en la acta de la Comisión el 13 de este mes, aceptada por el Ayuntamiento en la del 17, y las respectivas memorias.

El Sr. Alcalde explicando el objeto de esta Sesión, hizo un resumen de las ideas que principalmente fueron tomadas en consideración para fijar las bases publicadas el 20 de Julio, en las que se dijo que esta población es esencialmente mercantil, y que esta circunstancia debe tenerse muy presente, al examinar los planos. Y hacer su elección, e invitó a la Comisión a que ilustrarse con sus luces, para que la Corporación Municipal pueda hacer una elección acertada.

Pág. 216 1862 Dictno. 23 Acta n.º 57
 y a la Comisión para este día, con objeto de hacer la designación definitiva de los dos planos que hayan de ser elegidos y premiados, para el ensanche de esta ciudad.

Se tienen de manifiesto en esta pieza los planos n.º 3, 4, 5, 7 y 8, designados en la acta de la Comisión el 13 de este mes, aceptada por el Ayuntamiento en la del 17, y las respectivas memorias.

El Sr. Alcalde explicando el objeto de esta Sesión, hizo un resumen de las ideas que principalmente fueron tomadas en consideración para fijar las bases publicadas el 20 de Julio, en las que se dijo que esta población es esencialmente mercantil, y que esta circunstancia debe tenerse muy presente, al examinar los planos, y hacer su elección; e invitó a la Comisión a que se trabase con sus luces, para que la Corporación Municipal pueda hacer una elección acertada.

Hecha la discusión, en la que fue unánime la opinión de que los cinco planos designados, están dentro de las condiciones establecidas en el programa, reanó aquella en el exámen comparativo de cada uno de los cinco planos: tomaron parte varios Sres. Comisionados, haciendo sus observaciones razonadas: la discusión fue detenida e imparcial: se consideró que el punto estaba suficientemente debatido, y habiendo llegado de esta manera el caso de proceder a la designación que competía al Ayuntamiento, se retiraron los Sres. que forman la Comisión.

El Ayuntamiento estendió mas

Abierta la discusión en la que fue unánime la opinión de que los cinco planos designados están dentro de las condiciones establecidas en el programa, recayó aquella en el examen comparativo de cada uno de los cinco planos, tomaron parte varios Señores Comisionados, haciendo sus observaciones razonadas, la discusión fue detenida e imparcial, se consideró que el punto estaba suficientemente debatido y habiendo llegado de esta manera el caso de proceder a la designación que competía al Ayuntamiento, se retiraron los Señores que forman la Comisión. El Ayuntamiento estimó más conveniente continuar desde luego hasta tomar su acuerdo y su tuvieron a la vista el programa y la acta citada del día 13, se hizo mérito de la discusión habida; se tomaron en seria consideración las razones emitidas y hecho un examen reflexivo estimó que estaba en el caso de proceder a la elección definitiva de los planos, salvando lo que después se dirá, y en este convencimiento procedió a votar.

Fijóse el Ayuntamiento primero, en la elección del plano al que se le ha de adjudicar el premio ofrecido de 12.000 r.v. y que por lo tanto será e elegido en primer término, y recayó a la unanimidad esta elección en el plano n° 8 cuyo programa es “Porvenir”.

Se procedió enseguida a elegir el plano que ha de llevar el accesit de 6.000 r.v. y que por lo tanto quedará en segundo término, y los Señores Alcalde, Leizaur, Brunet, Goizueta, Lerchundi, Manterola y Errazu votaron por el plano n° 6 cuyo lema es “Valladolid”.

Los Señores Aguirre y Echeverría, votaron por el plano n° 7, cuyo lema es “Progreso y Comercio”.

Acta n.º 57 1862 Dicho 23 Pág. 217
 conveniente continuar desde luego hasta tomar su acuerdo,
 y se tuvieron a la vista el programa y la acta citada
 del día 13; se hizo mérito de la discusión habida; se to-
 maron en seria consideración las razones emitidas
 y hecho un examen reflexivo sobre lo que estaba en
 el caso de proceder a la elección definitiva de los
 planes, salvando lo que después se dirá, y en este
 convencimiento procedió a votar.

Fijó el Ayuntamiento primero, en la elección
 del plano al que se ha de adjudicar el premio apre-
 ciado de 2000 rs. y que por lo tanto será el elegido en
 primer término, y recayó a la unanimidad esta
 elección en el plano n.º 3, cuyo programa es "Jovenes"

Se procedió en seguida a elegir el plano que
 ha de llevar el premio de 6.000 rs. y que por lo tanto que-
 dará en segundo término, y los señ. Alcalde, Sei-
 zano, Brunet, Trigueta, Serchundi, Manterola,
 y Borrero, votaron por el plano n.º 5, cuyo lema
 es "Valladolid".

Los señ. Aguirre y Cheverría, votaron por el
 plano n.º 7, cuyo lema es "Progreso y Comercio".

Reuniendo siete votos el plano n.º 5, sobre dos
 que ha tenido el n.º 7, quedó elegido el n.º 5.

El autor del plano n.º 5, es D. Antonio Corta-
 zar, y el del n.º 6, D. Martín Sanzibar.

Ambos planes pertenecen ya al Ayuntamiento
 y como dijo la Comisión muy acertadamente

Y reuniendo siete votos el plano n° 6, sobre dos que ha tenido el n° 7 quedó elegido el n° 6.

El autor del plano n° 8, es D. Antonio Cortázar, y el del n° 6, D. Martín Saracibar.

Ambos planos, pertenecen ya al Ayuntamiento y como dijo la Comisión muy acertadamente en su acta del 13 y aceptó el Ayuntamiento en la del 17, puede la Corporación Municipal formar con los dos planos uno solo que llene sus deseos, dirigidos a acertar con la conveniencia y las necesidades de la población. En la discusión habida se ha aprobado esta necesidad, y por lo tanto:

Acuerda que se lleve a efecto la unificación, introduciendo las modificaciones que se han indicado como acertadas.

El Ayuntamiento puede valerse para esta operación de los profesores que elija, pero tiene presente que D. Antonio Cortázar, es vecino de esta Ciudad, y por lo tanto se encargará al mismo la modificación o el arreglo del nuevo plano, sin perjuicio de que al tiempo de comunicar al Señor Saracibar lo resuelto se le diga que si gusta concurrir al nuevo trabajo, queda a su libre elección, hacerlo o no.

Pág. 208 1862 Dicbre. 29 Acta 57
 en su acta del 13 y acepto el Ayuntamiento en la
 del 17, puede la Corporación Municipal formar
 con los dos planos, uno solo que llene sus decaos, diri-
 gido a acertar con la conveniencia y las necesi-
 dades de la población. En la discusión habida
 se ha probado esta necesidad, y por lo tanto:

Acuerda que se lleve a efecto la unificación,
 introduciendo las modificaciones que se han indica-
 do como acertadas.

El Ayuntamiento puede valerle para esta
 operación de los profesores que haya, pero tiene pre-
 sente que D. Antonio Cortazar, a vecino de esta bu-
 dad, y por lo tanto se encargará al mismo la
 modificación o el arreglo del nuevo plano, sin
 perjuicio de que al tiempo de comenzar al
 Sr. Sarasibar lo resulto se le diga que si gusta con-
 seguir al nuevo trabajo, queda a su libre elección, ha-
 cerlo o no.

De este modo la Comisión nombrada, ha
 terminado su encargo obrando con mucho celo
 e inteligencia, sus actos han estado en la altura
 de la importancia del objeto, encomendado a
 su examen, y es grande el interés que ha manifi-
 tado, en ocasión tan solemne para el porvenir
 de esta buidad: el Ayuntamiento siente la mar-
 va satisfacción, y debe ofrecer desde luego, a los
 N. Vocales, la seguridad de la gratitud mas sincera.

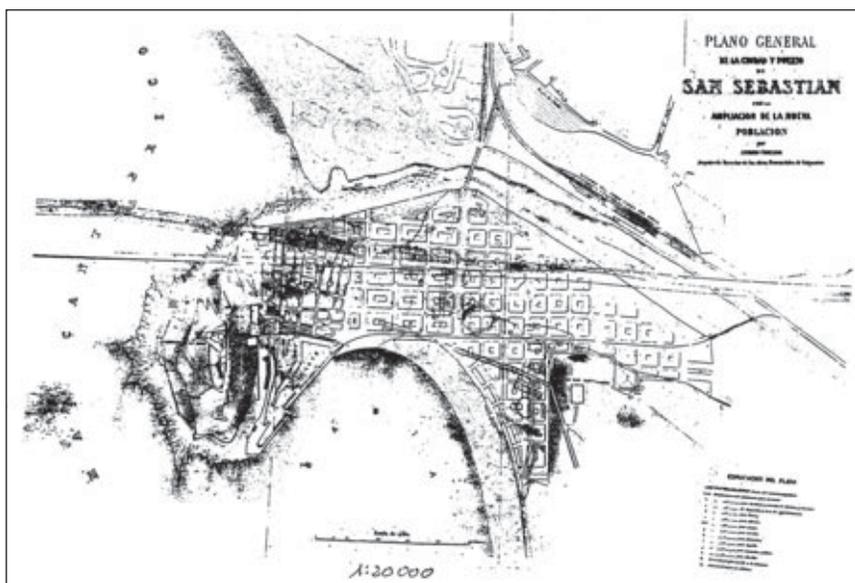
De este modo la Comisión nombrada, ha terminado su encargo, obrando con mucho celo e inteligencia, sus actos han estado a la altura de la importancia del objeto, encomendado a su examen y es grande el interés que manifestado, en ocasión tan solemne para el porvenir de esta Ciudad; el Ayuntamiento siente la más viva satisfacción, y debe ofrecer desde luego a los Señores vocales, las seguridades de la gratitud más sincera.

En el Acta 57, correspondiente a una “sesión especial” conjunta entre el Ayuntamiento y la Comisión, celebrada el 23 de Diciembre de 1.962, se hacen constar como recibidos “los planos con sus respectivas memorias”, en consideración a las “bases fijadas el 20 de Julio”, y por ello se estima que los “cinco planos designados cumplimentan las condiciones establecidas en el programa”, y tras un examen comparativo, con las observaciones razonadas de los “comisionados” asistentes dentro de un debate “detenido e imparcial”, se estima, en cuanto se retiraron los miembros de la Comisión, que el Ayuntamiento puede decidir. Decisión municipal, que tras “un examen reflexivo” dio lugar a la elección “por unanimidad” y en primer término del plano “8” con el lema “Porvenir”. En segundo lugar, el “6” con siete votos y el lema “Valladolid”, y en tercer lugar con dos votos el “7” con el lema “Progreso y Comercio”. Por ello quedó elegido con el primer premio

de 12.000 reales el “8” cuyo autor era Antonio Cortázar, y segundo el “7”, con 6.000 reales, de Martín Saracibar. También se acuerda tratar de unificar ambos proyectos en aquello que se considere más acertado y se encomienda a Antonio Cortázar se haga cargo de estas modificaciones en su proyecto, con la colaboración “por si gusta concurrir” del Sr. Saracibar a esta tarea.

De esta resolución se dá cuenta seguidamente a los miembros de la Comisión Sres. Javier Barcaiztegui, Fermín Lasala, Marqués de Rocaverde, José Rodrigo Herrera, José Manuel Brunet, Ignacio Goenaga, Mr. Letourneur, Mr. Lanteires, Manuel Maximino Aguirre, y José Luis Mercero. En el “Acta 58” de 24 de Diciembre también se da cuenta, en el punto 8, de su notificación a los “autores de los planos elegidos” Sres. Cortázar y Saracibar.

En el “Acta 59” de 31 de Diciembre de 1.862 se dá cuenta del oficio del Sr. Saracibar, Arquitecto Municipal de Valladolid, agradeciendo el premio y manifestando su voluntad de acudir para colaborar en la redacción del plano definitivo si “se considera conveniente”. También se dá cuenta del oficio del Sr. Cortázar agradeciendo la elección de su proyecto y renunciando a los 12.000 reales del premio para colaborar a los cuantiosos gastos municipales que significa el derribo de las murallas. El Ayuntamiento agradece este gesto de desprendimiento manifestando expresamente que “si eligió su plano no fue por otra causa que por que lo estimó justo”, y por consiguiente el premio es legítimo. Estas dos resoluciones corresponden a los dos primeros puntos del “Acta 59”. Puntos que junto una fotocopia a escala 1:20.000 del plano de Antonio Cortázar fotocopiamos a continuación.



1.

Se ha hecho lectura de un oficio de D. Martin Saracibar, fha. en Valladolid, el 25, exponiendo, digo, expresando lo que le ha sido que su plano n.º 6, de los presentados en el concurso abierto para el ensanche de esta ciudad, haya merecido el accesit, que en medio de las ocupaciones que le da su empleo de Arquitecto de la Ciudad, de Valladolid, se prestaría venir si su asistencia se considera conveniente para formar el plano definitivo, y que autoriza al D. José Manuel Brunet para recibir los 6.000. del accesit. Acuerdase que conte y abaga la entrega de dicha cantidad.

2.

El arquitecto D. Antonio Cortazar, con fecha del 27, conigna la satisfaccion que le cabe, por haber sido elegido su plano en primer término, para el proyecto de ensanche de esta ciudad, y que considerándose con esto sobradamente recompensado, ruega al Ayuntamiento destine los 2.000. del premio señalado, a cubrir en parte los muchos gastos que ha de ocasionar el derribo de las murallas. La lectura de esta comunicacion es grata para el Ayuntamiento, porque si eligió su plano, no fue ni por inclinaciones, ni por deferencias a un empleado suyo, hijo de esta ciudad sino por que lo estimó justo; y habiendo Cortazar hecho suyo, legitimamente, el premio de los 2.000. su desprendimiento prueba los sentimientos filiales, el amor patrio, y el noble orgullo que le animan por el porvenir de su pueblo natal, por lo tanto mereces que el Ayuntamiento le exprese todo su reconocimiento, y se hará así, dirigiéndole el correspondiente oficio.

1º

Se ha hecho lectura de un oficio de D. Martín Saracibar, fechado en Valladolid, el 26, exponiendo, digo, expresando lo grato que le ha sido que su plano nº 6 de los presentados en el concurso abierto para el ensanche de esta Ciudad, haya merecido el accesit que en medio de las ocupaciones que le da su empleo de Arquitecto de la Ciudad de Valladolid, se prestaría a venir si su asistencia se considera conveniente para formar el plano definitivo, y que autoriza a D. José Manuel Brunet, para recibir los 6.000 r.v. del accesit acuérdate que conste y se haga la entrega de dicha cantidad.

2º

El Arquitecto D. Antonio Cortázar, con fecha del 23 consigna la satisfacción que le cabe, por haber sido elegido su plano en primer término, para el proyecto de ensanche de esta Ciudad, y que considerándose con esto sobradamente recompensado, ruega al Ayuntamiento destine los 12.000 r.v. del premio señalado, a cubrir en parte los muchos gastos que ha de ocasionar el derribo de las murallas. La lectura de esta comunicación es grata para el Ayuntamiento porque si eligió ese plano, no fue ni por inclinaciones ni por deferencias a un empleado suyo, hijo de esta Ciudad sino porque lo estimó justo, y habiendo Cortázar hecho suyo, legítimamente el premio de los 12.000 r.v su desprendimiento, prueba los sentimientos filiales, el amor patrio, y el noble orgullo que le animan por el provenir de su pueblo natal, por lo tanto merece que el Ayuntamiento le exprese todo su reconocimiento y se hace así dirigiéndole el correspondiente oficio.

La “Memoria” del anteproyecto de Antonio Cortázar se estructura, con una “introducción”, en siete Capítulos distribuidos en 23 páginas. La introducción se refiere a la Ciudad existente en una superficie de 105.967 m² y 9.237 habitantes. Con ello obtiene un coeficiente de “superficie urbana por habitante” de 11,47 m², muy parecido a los datos de Cerdá para Barcelona, que eran de 11.64 m² y se plantea su “ensanche”, descongestionándola, al mejorarla, e incrementando la superficie urbana por habitante. Con esta claridad de ideas de partida y ante un índice anual de crecimiento de población del 1% se proyecta un “ensanche” que va a ocupar 475.014 m² y en el que estima pueden habitar 20.244 nuevos donostiarras, con una superficie urbana por habitante de 23,45 m². Reconoce, como manifestaban Cerdá y Castro, el ideal de los ensanches de París de 40 m²/habitante, pero reconduce este objetivo por dos motivos. Uno, por el tamaño del “ensanche” frente a poblaciones de partida veinte veces mayores, y otro por las ventajas naturales de la meteorología local, –lluvia y viento marino que limpiaran el ambiente de las calles– y que “compensarán ampliamente la falta de mayor espacio”. En cualquier caso, sorprende la claridad de ideas de partida de su autor, no expuestas con tanta rotundidad, ni por Cerdá, ni por Castro.

Las primeras consideraciones se refieren al enlace entre la “parte vieja” y el “ensanche” cuyas claves son: la prolongación de la “calle Mayor”, y una conexión viaria importante que permita el enlace ferroviario entre el puerto y la estación del ferrocarril, de acuerdo con las bases del programa y el gran desarrollo comercial que se pretende. Se indica la existencia de unos planos de esta conexión “publicados por el Ayuntamiento”, que ratifican la presencia de dos ingenieros franceses del ferrocarril y del ingeniero Estibaus para la mejora del puerto en la Comisión. En definitiva se trataba de un vial amplio que al igual que los de Barcelona y Madrid permitiera la “circulación rodada perfeccionada”. Es decir un ferrocarril urbano. Respecto a la tipología de calles, se proyectan paseos periféricos y una Avenida central de 35 m. de anchura así como calles de 10, 15 y 20 m. de ancho. La distribución de la red viaria se complementa con sus rasantes y ligeras pendientes para la evacuación del agua de lluvia.

Las siguientes consideraciones se refieren a la organización de los espacios que deben ocupar los mas significativos grupos sociales en que se distribuye la zonificación del “ensanche”. Corresponden: el primero, inmediato y central, para la población más acomodada; el segundo espacio, frente a la bahía/playa para la población flotante y de bañistas, y el tercero, al sur de la Avenida hasta Amara para las clases artesanas, en una zona más favorecido por el clima pero con peores vistas. Todas estas áreas se complementan con sus paseos y plazas más convenientes.

A ello debemos añadir una estructuración de las manzanas de las distintas áreas en solares los cuales decrecerán en tamaño en función del tamaño de las manzanas entre 360 a 169 m², edificios públicos, y parques y jardines. A este respecto se hace la curiosa observación de lo innecesario de un gran espacio central dedicado a parque, que conllevaría, ante las limitaciones topográficas, a “calles estrechas y mezquinas plazas” cuando los alrededores de San Sebastián son tan pintorescos, y en ellos pueden establecerse jardines y parques en mucho mejores condiciones. Se proyecta un hermoso “boulevard” envolvente, y paseos junto al río y la bahía como lugares de desahogo en toda la periferia para recreo de los sus vecinos. Finalmente se indica, y es un tema de singular interés, establecer la rasante del “ensanche” en función de una red de alcantarillado visitable, que estando “más bajo” que las pleamares, permita su limpieza y desagüe directo al mar con la marea baja.

La “Conclusión” de la Memoria, fechada el 8 de Noviembre de 1.982, expone con convencimiento lo que significa el urbanismo, e indica textualmente: *“que no asistimos a un concurso de bellas artes ... sino a un certamen en el que van envueltos intereses reales y positivos de toda una población, intereses que deben conciliarse con prudente reserva, con maduro examen y pausado juicio”*.

Como resumen de todo ello y a la vista de la documentación de las “Actas” municipales que encauzaron administrativamente el Concurso del Plan del Ensanche son indiscutibles los siguientes hechos:

En primer lugar, que el criterio general de las autoridades donostiarras que promovían el derribo de las murallas y el “ensanche” tenía como clave potenciar la estructura comercial de la ciudad. Estructura que históricamente estaba simbolizada por el puerto con sus comunicaciones marinas. Comunicaciones, que los nuevos descubrimientos derivados de la máquina de vapor potenciaban vía terrestre con el ferrocarril. Era una cuestión de partida, básica para una gestión de un desarrollo urbano cuyos criterios técnicos ya habían sido estudiados en París y aplicados tanto en los “ensanches” de Barcelona como de Madrid.

La segunda cuestión fué la redacción de las Bases de un Concurso urbanístico que parece ser trataron de inspirarse en los del “ensanche” de Barcelona, a través de una gestión del Marqués de Rocaverde, según referencia del Sr. Larrañaga que figura expresamente en el Boletín de Información Municipal, número 17. La Bases del Concurso donostiarra figuran en el “Acta Municipal, número 30, de 18 de Julio de 1.862” y han sido transcritas en las paginas anteriores. Tiene relevancia la “Base 4^a” que figura fotocopiada en la página 41, sobre las conexiones entre el puerto y el ferrocarril.

La tercera cuestión es el nombramiento de una Comisión de expertos para juzgar las distintas propuestas y asesorar al Ayuntamiento. Figuran en

el “Acta Municipal, número 50, del 19 de Noviembre de 1.862”. Es muy significativo nombrar dentro de la Comisión a un ingeniero del puerto, el Sr. Estibaus, y dos ingenieros franceses del ferrocarril los Sres. Letourneur y Lanteirés entre sus ocho miembros, aún cuando finalmente tal y como consta en el “Acta Municipal número 57, de 23 de Diciembre de 1.862”, intervienen siete: el Duque de Mandas, el Marqués de Rocaverde, y los Sres. Brunet, Rodrigo Herrera, Goenaga, Letourneur y Lanteirés.

Finalmente, la decisión unánime de elección del proyecto de Antonio Cortázar como ganador del “Concurso”. Decisión unánime de los miembros de la Corporación Municipal. El segundo clasificado tuvo siete votos y el tercero dos votos, de entre los cinco proyectos seleccionados.

Es decir, que el “Concurso” se resolvió en un clima de limpieza, imparcialidad y objetividad impecables, a partir de unas “Bases Municipales” que eran claves en el Concurso. No cabe ninguna otra interpretación. A ello debemos añadir, pero es otra cuestión, que en el desarrollo del “ensanche” surgieron otros problemas inexistentes en 1.862. Sucintamente las relatamos a continuación, para matizar la intervención de Antonio Cortázar y aclarar algunos aspectos humanos y profesionales que han sido injustamente puestos en entredicho.

En efecto, el Gobernador Civil de Guipúzcoa Sr. Leizaur, el 10 de Junio de 1.864 notificaba al Ayuntamiento la “aprobación definitiva” del plan de “ensanche de San Sebastián”, según el plano presentado el 15 de Febrero de 1.864, con algunas “indicaciones”, declarando expresamente que el Arquitecto Antonio Cortázar *“ha presentado los trabajos que constituyen el proyecto de ensanche de San Sebastián con esmero y notable inteligencia, haciéndose acreedor por ello á que se haga constar y se le comunique para su satisfacción”*. Tal ha sido el dictamen que tengo el honor de elevar al superior conocimiento de V. E. con devolución del expediente”. También notifica el Gobernador el 17 de Agosto siguiente, según referencia del Sr. Larrañaga, y tal y como consta en el Boletín de Información Municipal 17, la decisión de “reservar el desarrollo del ensanche desde Santa Catalina hasta Amara para el puerto que está trazado en el anteproyecto”. Es decir, se rescucita el “plan Estibaus”, dotándole de los terrenos necesarios.

Es precisamente por ello razonable, tal y como hemos recogido en la página 386, el plano que aportaba Bidagor, en el que de hecho se bloqueaba el “ensanche Cortázar” al sur de la Avenida. También quedó bloqueado el “ensanche Cortázar” en el área ocupada por el barrio extramuros de San Martín, que exigía la demolición de numerosas edificaciones y una nueva red viaria, o sea, una compleja reparcelación. Esta reparcelación la acometió el Arquitecto Municipal Nemesio Barriocanal y Gredilla, sucesor de Escoriaza, que durante más de veinte años estuvo actuando para regularizar y compensar, a los cerca de 70 afectados de las antiguas propiedades del

Barrio de San Martín, con los nuevos solares resultantes del “ensanche”. Una labor compleja y paciente que se pudo acabar en 1.894. También intervino en sustanciales reformas del “ensanche Cortázar”, como el “boulevard” primero y “Alderdi-eder” a continuación, así como en el área sur del ensanche, que había sido bloqueada por el “puerto Estibaus”. Estas últimas reformas las realizó en colaboración con su ayudante José Goicoa, que fue su sucesor cuando Barriocanal falleció en 1.897.

Todo ello coincide con esa “ciudad liberal” que alardeaba en su sello municipal de ser “Ayuntamiento Constitucional”. Es decir, en el “turbulento siglo XIX” de los historiadores, esa división del primer tercio del siglo entre “absolutistas” del antiguo régimen y “constitucionalistas de Cádiz” del nuevo régimen, decantó a los donostiarras a favor del clima liberal, lo que se reflejó en el sello municipal y en la “Plaza de la Constitución”. Naturalmente también existían partidarios del “viejo régimen”, especialmente en el resto de España, que habían dado lugar a las cruentas “guerras carlistas” y a enormes tensiones dinásticas con un cambiante poder en la Jefatura del Estado con la Reina Gobernadora y Regencia del Duque de la Victoria en la minoría de edad de la reina; Isabel II; Revolución de 1.868; la Constitución de 1.869; Regencia de Prim de 1.870 hasta su asesinato; Amadeo de Saboya, Rey Constitucional en 1.871 hasta su abdicación en 1.873; la Primera República hasta la Restauración en 1.874 de Alfonso XII con el pronunciamiento del General Martínez Campos; los sucesivos gobiernos liberal-progresista de Sagasta con la alternativa liberal-moderada de Cánovas del Castillo, que terminan con la Regencia de la Reina María Cristina durante la minoría de edad de Alfonso XIII. En este panorama realmente complejo para la Administración Pública surge toda una legislación reguladora para crear unas adecuadas infraestructuras que exige la “revolución industrial”, en medio de los enfrentamientos derivados de doce años de “guerras civiles”, la pérdida de las “colonias americanas y asiáticas”, la epidemia de “cólera” de 1.865, y el “terremoto de 1.884”.



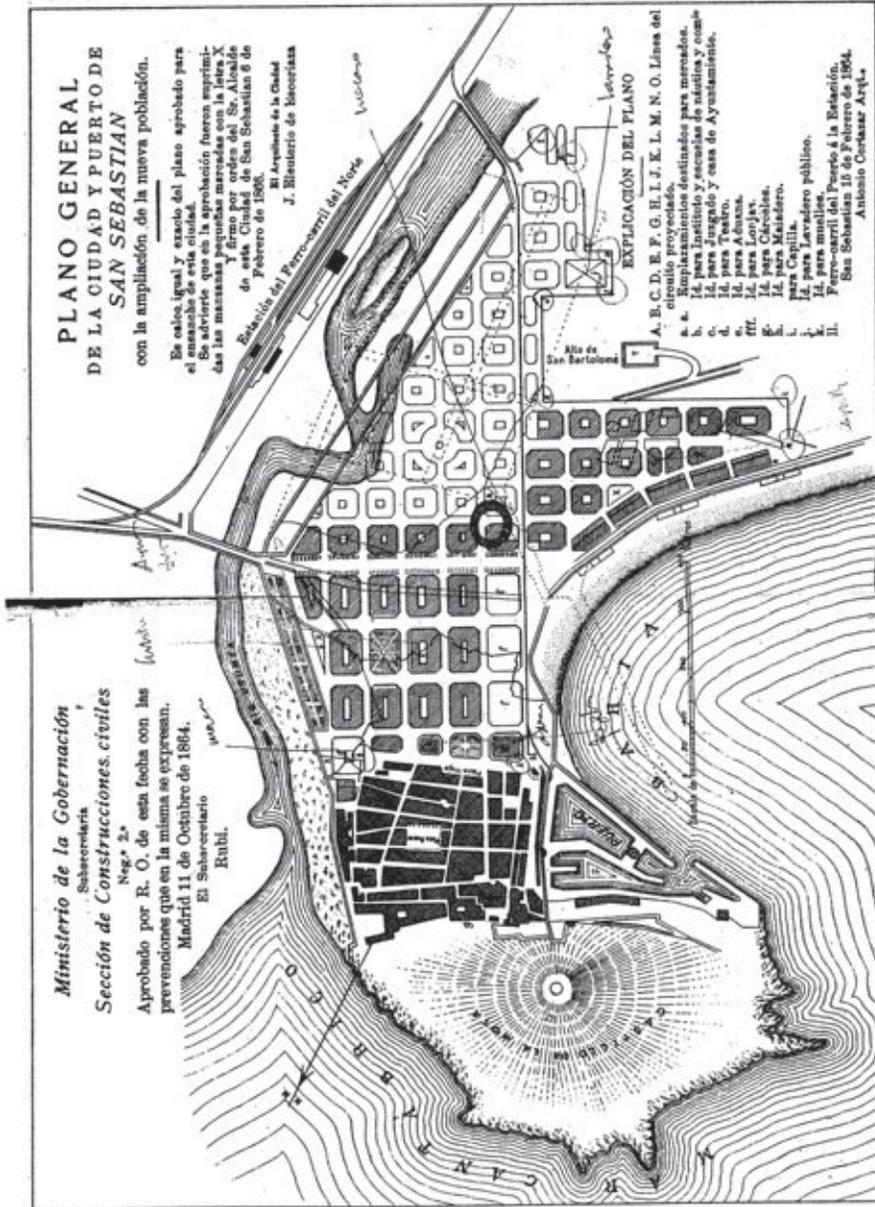
En estas circunstancias tan complicadas se plantea en San Sebastián, entre 1.865 a 1.882, una dura polémica con el “debate de la Alameda”, como reflejo del futuro carácter urbano de la Ciudad. Para los “alamedistas”, era el futuro de una “ciudad turística”. Para los “no alamedistas” era esencial mantener su carácter de “ciudad comercial”. La polémica fue tremenda, exagerada. Antonio Cortázar defendía su proyecto sin alameda alegando la importancia del enlace de la “parte vieja” con el “ensanche” si se eliminaba su plaza porticada ¿Qué será, decía, atravesar ese descampado del “boulevard” un día lluvioso de invierno en medio de un temporal? En el fondo, tanto Antonio Cortázar como los numerosos antialamedistas, se enzarzaron en la dura polémica, sin valorar la importancia futura del turismo. Esta polémica afortunadamente terminó con el triunfo de los partidarios del “boulevard”. Sin embargo, son bastante exageradas e injustas algunas críticas que se están formulando sobre el tema, puesto que en el “ensanche sí se tuvo en cuenta los baños de mar para una población flotante futura”, indudablemente recordando que Isabel II había acudido al Palacio de Narros de Zarauz en 1.865, y que Antonio Cortázar debió acondicionar la estancia, (por lo que le concedieron el ser Comendador de la Real Orden de Isabel la Católica). La inauguración del ferrocarril San Sebastián a Madrid en el verano de 1.864 permitió esta facilidad de comunicaciones terrestres que motivó el viaje de Isabel II para tomar baños de mar. Ahora bien, era impensable en aquella época, que 24 años después, nada menos que la Reina Regente decidiera abandonar las residencias reales de verano de Aranjuez y La Granja y construir a sus expensas el Palacio Real de Miramar. Desde luego, en el “debate” entre el futuro comercial y turístico de la Ciudad por ninguna parte llegó a precisarse la magnitud del tema, aún cuando es justo reconocer el acierto de los alamedistas. Gracias al ferrocarril Guipúzcoa alcanzó un notable desarrollo industrial y San Sebastián se convirtió con el “veraneo real” en un extraordinario foco turístico. Foco turístico que exigió una indudable mayor calidad en su desarrollo urbano. Esa fue la realidad. Respecto a la polémica del “boulevard” y la intervención de Antonio Cortázar, no creo razonable seguirla hoy, y me remito a la versión más objetiva de Luis Castells en la reciente “Historia de San Sebastián” del Profesor Artola.

El bloqueo de la zona del “ensanche” afectada por la ampliación del puerto y por el complejo problema de “reparcelación” que planteaba el barrio extramuros de San Martín, fueron determinantes en la gestión urbanística de la primera fase, es decir hasta la Avenida, manteniéndose la traza del enlace ferroviario al puerto por la calle Hernani con diversos proyectos de reformas de los Arquitectos Municipales Nemesio Barrio y José Goicoa, hasta la Real Orden de 29 de Diciembre de 1.876, en la que se autorizó la cesión por parte del Estado del “campo de maniobras” para llevar a cabo el “parque de Alderdi-eder”, y la construcción del “Gran Casino” manteniendo el enlace ferroviario al puerto como “tranvía”. Todo ello se llevó a cabo en el entorno de 1.882, y

no debió ser ajeno a estas trascendentales mejoras urbanas el funcionamiento del ferrocarril Madrid-San Sebastián-París, y sobre todo la incipiente temporada de baños que protagonizaron Alfonso XII y la Reina Madre Isabel II en el Palacio de Ayete en los veranos de 1.883, 1.884 y 1.886. Es más, cuando el 23 de Noviembre de 1.879 la Archiduquesa de Austria, futura esposa de Alfonso XII, llega al Palacio de Ayete, propiedad del Duque de Bailén, Jefe de la Casa Real, en su viaje a Madrid para casarse, y conoce por primera vez San Sebastián, es cuando comienza a consolidarse la presencia de la Corte en el verano donostiarra. La futura Reina Regente encuentra tan atractiva la Ciudad que decide convertirla en su residencia de verano y construir su Real Casa de Campo de Miramar entre 1.889 y 1.893.

Es por ello del mayor interés reflejar en el plano de la página siguiente la realidad del “ensanche Cortázar” presentado y aprobado en versión exacta del Arquitecto Municipal Escoriaza, y por Orden del Alcalde en 1.866, tal y como era en 1.864. Gestión posterior fue el “boulevard” y veinte años después, transformar la “aduanas” en el “gran casino”, dos “lonjas portuarias” en “parque”, y el “ferrocarril” en “tranvía”. San Sebastián complementa su estructura comercial con el veraneo como un fenómeno turístico extraordinario, impensable en 1.862.

En realidad, el futuro del puerto donostiarra y de sus conexiones ferroviarias para el tráfico pesado se resolvió en Pasajes. Gorosabel nos dice que las Juntas Generales de Hernani de 1.736 encomendaron a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas “la limpia de este puerto”, es decir su mantenimiento, con la contraprestación de “la recaudación de los arbitrios destinados al efecto”. Este mantenimiento se prorrogó por Real Orden de 9 de Julio de 1.798 hasta el 18 de Agosto de 1.828 con la administración municipal de Pasajes y Rentería. Otra Real Orden del 23 de Abril de 1.828 determinó la creación de una nueva Junta de Obras compuesta por el Comandante de Marina de Guipúzcoa, y vocales de los Ayuntamientos de San Sebastián, Rentería, Pasajes y Lezo. Las Juntas Generales de 1.857, ante el elevado coste del proyecto de reparación y limpieza del puerto, acordaron que la Diputación gestionara su realización por el Gobierno. Gestiones que reiteradas en la Juntas Generales de Zumaya de 1.868 tuvieron éxito, tal y como nos indica Serapio Múgica, puesto que un Decreto de 8 de Febrero de 1.870 y la Ley de 12 de Mayo siguiente atribuyeron su realización a cargo del Ministerio de Fomento. Por estas disposiciones el puerto queda a disposición de la Provincia durante 90 años, a cambio de un pequeño canon anual en la explotación del puerto, a través de la “Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes”, y unas obras de mejora. El Ingeniero don Manuel Peironcely dirigió las obras, que terminadas en una primera fase en 1.881 significaron un incremento del tráfico marítimo con el ferrocarril inmediato, hasta la tercera guerra carlista, que forzó a disolver en 1.884 a la Sociedad de Fomento y crear una nueva Sociedad.



El Puerto de Pasajes se convirtió de hecho en el “gran puerto donostiarra”, que sustituyó con enormes ventajas al “proyecto Estibaús”, y por ello el gran enlace ferroviario de San Sebastián no fue preciso. Subsistió, sin embargo, a nivel de la red viaria de los tranvías que circulaban por las calles donostiarras que permitió durante muchos años el funcionamiento de la “dársena comercial” del puerto de San Sebastián. Muchos recordamos todavía a los trenes de vagonetas de “Cementos Rezola” por las calles donostiarras desde su factoría de Añorga y a través de las vías del tranvía empalmadas con las de los Ferrocarriles Vascongados. Acudían al puerto para descargar su mercancía en los barcos “Cementos Rezola 1 y 2”, que con espectaculares maniobras entraban en la dársena comercial. Era una imagen pintoresca de unos servicios ferroviarios que a gran escala nunca fueron necesarios. El bloqueo del “ensanche Cortázar” en Amara, la laboriosa reparcelación del “barrio de San Martín” durante veinte años, coincidiendo con el desarrollo del “puerto de Pasajes” y con la decisión de la Reina Regente de construir el Palacio de Miramar en 1.889 tras residir varios veranos en el Palacio de Ayete, fueron determinantes. Las necesidades eran distintas, y por ello indudablemente desde 1.881 se plantea desbloquear y reformar el sur del “ensanche Cortázar”.

Todo ello coincide con la posibilidad de liberar el centro urbano de estas instalaciones portuarias y mejorar el “ensanche Cortázar” con tratamientos e integración de la playa y la bahía en el “ensanche” para actividades impensables en las “Bases” de 1.862, y con los “baños de mar” como protagonistas. Antonio Cortázar tuvo en ello excelentes sucesores como Arquitectos Municipales.

CAPÍTULO 5.

Un libro sobre el Arquitecto Goicoa

Una entidad prestigiosa como el “Instituto Doctor Camino de Historia Donostiarra” ha editado con el patrocinio de la Fundación Kutxa un libro sobre el Arquitecto José Goicoa, y cuyo autor es don Antonio Mendizabal Etxeberria. El Sr. Mendizabal, con independencia de la documentación que aporta, establece a nuestro juicio, y con todos los respetos a su autor, una serie de conclusiones que poco tienen que ver con la realidad de los hechos que configuraron el planteamiento del “ensanche Cortázar” y su desarrollo. Ello no es obstáculo para que no dejemos de reconocer y apreciar la valiosa intervención profesional de Goicoa como uno de los grandes arquitectos donostiarras y de cuyo legado arquitectónico afortunadamente todavía disfrutamos.

No soy historiador, pero desde luego, soy de los que creen que la Historia es siempre un libro abierto. Abierto a investigaciones y descubrimientos que muy frecuentemente conducen a conclusiones precipitadas al

extrapolar resultados relativamente precarios según el “banco de datos” disponible. Creo, sobre todo, que para valorar a un investigador profesional el rigor del dato y su verificación y contraste son imprescindibles para establecer sus conclusiones. Es admirable por este motivo la función de los grandes historiadores que con medios limitados pero con rigor e infinita paciencia nos han transmitido una “idea verosímil y bastante aproximada” de la probable realidad de lo ocurrido.

Con estas reservas previas, creemos que la época actual, a pesar de las ventajas técnicas para muchas de las “publicaciones históricas” recientes carecen de valor por muchos de los prejuicios con que se acometen, documentación sin contrastar y conclusiones precipitadas. Por ello, son poco coherentes con la realidad y nada fiables. Con los datos recogidos en los cuatro Capítulos anteriores, respecto a la mentalidad de sus protagonistas ante lo ocurrido en épocas pasadas y el presentimiento de unas necesidades que llamaban a la puerta a mediados del siglo XIX, sí creemos que la documentación aportada por el Sr. Mendizabal no está suficientemente contrastada, y por ello con conclusiones equivocadas. Esta situación exige su análisis en el marco de unas “observaciones”. Observaciones referentes a su libro y en relación a la intervención de Antonio Cortázar en el “ensanche” que lleva su nombre, que el autor del libro “descalifica sin piedad” al analizar con un criterio actual unos hechos ocurridos hace casi siglo y medio.

Observación Primera. El “espíritu donostiarra”

Creo que no ofrece dudas para aquellos investigadores, que, como el catedrático de Historia Medieval García de Cortázar, con mayor rigor han profundizado en las raíces de la “reoblación de San Sebastián”, que el puerto con su transporte marítimo de una “villa mercantil” configuraron el sentimiento de aquellos donostiarras hasta el siglo XVI. Vigor mercantil impregnado en buena parte por el fuero, que permitió repoblar aquella villa desde su origen hasta el descubrimiento de América. Aquellos primitivos carpinteros de ribera que construían las cocas donostiarras se aventuraron entonces con navíos de mayor tamaño en la “carrera de Indias”, y, para unos armadores en curso, que con licencia real los fletaban en tiempos conflictivos y daban lugar a estupendos negocios. Estos negocios fueron la raíz de la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas que, con independencia de la riqueza que aportó tanto a Guipúzcoa como a San Sebastián en el siglo XVIII, estableció un especial vínculo entre la Corona y los comerciantes de nuestra Ciudad. Ese ha sido a nuestro juicio, el origen emprendedor del “espíritu donostiarra”. En todo análisis retrospectivo conviene partir de él. No olvidarlo.

Observación Segunda. “La Revolución Industrial y los Planes de Ensanche”

Lo antes expuesto, transmitido por prestigiosos historiadores, justifica plenamente que, en la configuración de unas “Bases Municipales” para el desarrollo de un San Sebastián ya sin murallas, se considere esencial proteger una actividad que salvaguarde “el espíritu comercial y de negocio de los donostiarras” ante el progreso que significa la revolución industrial. Activo espíritu comercial en una ciudad liberal cuyo mayor “handicap” radicaba hasta entonces en el mantenimiento de una estructura militar cerrada derivada de las exigencias de una “plaza fuerte”.

Para los donostiarras del siglo XIX la desmilitarización de la Ciudad y las nuevas comunicaciones, consecuencia de una “maquina de vapor” que iba a renovar de forma absoluta los “modos de vida” que se avecinaban, constituyeron un reclamo unánime. Era el fin de las guerras, la mejora de las conexiones marinas con los nuevos “barcos de vapor” y unas novedosas comunicaciones terrestres con el “ferrocarril”. Es decir, un mundo nuevo para aquellos activos comerciantes donostiarras que promovían en el Ayuntamiento el futuro de la Ciudad. Ayuntamiento que se atrevió a seguir unas líneas de actuación similares a ciudades mucho mayores. Era su reto. La lectura de las “Bases del Concurso” para el ensanche es relevante.

Lo que no se comprende es que se eluda estas cuestiones tan significativas, que habían configurado durante siglos “el espíritu donostiarra” y que ante el futuro inmediato de una “revolución tecnológica” obligaba a sus autoridades a tomar partido para hacerlas encajar con el carácter de la Ciudad. Por ello, es inexplicable que reconociéndolas parcialmente, tanto las “Bases del Concurso”, como la composición de la “Comisión de Expertos”, atribuya exclusivamente al autor del “proyecto de ensanche” premiado por unanimidad unas responsabilidades a “toro pasado” de las que no fue promotor y sí tuvo que considerar y respetar, tal y como ocurrió en Barcelona y Madrid. Lo grave de las conclusiones del Sr. Mendizábal es que siendo consciente de la “Base 4^a” la elude en la página 6 de su publicación. ¿Por qué?

No es correcta la fecha del 28 de Mayo de 1.862, página 26, como de la edición de las “Bases” del Concurso. Las “Bases” se acuerdan mucho más tarde, el 18 de Julio de 1.862, tal y como constan en el Acta Municipal número 30, y por ello era imposible su edición anterior. El Acta citada figura en nuestras páginas 407 y siguientes. También es un error atribuir a Antonio Cortázar formar parte de la Comisión de Expertos que tenía que asesorar al Ayuntamiento “aún cuando luego se retiró”. La Comisión de Expertos definitiva se crea el 19 de Noviembre de 1.862, “Acta 50” que hemos transcrito en las páginas 416 y siguientes, véanse. Lo que sí parece cierto es que existió una Comisión provisional, porque “dos de sus vocales que se habían presentado al concurso abierto

no podían luego participar”. Es decir, y siguiendo al Sr. Mendizabal, parece ser que existió una Comisión previa con Antonio Cortázar y otro “concurante misterioso” que fueron excluidos de la definitiva. La primera noticia del Concurso que conocemos aparece en el “Acta 17” del 17 de Marzo de 1.862, Acta en la que consta la satisfacción municipal por el oficio del Sr. Barcaiztegui aceptando ser Comisionado en esta cuestión. Eso es todo. La hemos transcrito en nuestra página 404. En resumen, es un grave error atribuir a Antonio Cortázar la idea del enlace ferroviario, y absolutamente injusto hacerle protagonista, tal y como figura en la página 26 del libro del Sr. Mendizabal, con intervenciones que no tuvieron lugar, y es descalificador para su autor ignorar que fué una iniciativa ciudadana su promoción, por la que el Ayuntamiento designó entre sus asesores a dos ingenieros del ferrocarril y a un ingeniero del nuevo puerto, que se pretendía para que juzgaran las distintas propuestas del Concurso. ¿Por qué se olvida y al hacerlo se desvirtúa todo ello?

Es falso, páginas 28 y 37, que en el “plan Cortazar” se propongan calles de 6 metros. Es verdad que el dato figura en las “Bases Municipales”, pero no en la “Memoria” de Cortázar del anteproyecto del “ensanche” donde la calle mínima debe tener 10 metros. ¿Por qué se atribuye a Antonio Cortázar lo que no ha previsto? Adjuntamos a continuación el fragmento de la “Memoria”, páginas 10 y 11, donde se configuran las distintas anchuras de calles desde los 35 m. de la Avenida a los 10 m. de las calles del “tercer grupo”:

10

oculta que este trazado se desvía algun tanto del marcado en los planos de ensanche publicado por el Ilustre Ayuntamiento, pero creemos con sinceridad que esta variación, lejos de perjudicar las condiciones del programa, las mejora visiblemente. En efecto, con este trazado se regulariza la forma del terreno; las obras que exige la construcción de una línea férrea, consolidarían por necesidad el murallón de que hemos hablado; no se interrumpiría para nada el tránsito público que ahora se verifica en su totalidad por la carretera adosada á dicho muro; la vía férrea quedaría independiente del actual camino; podría tener una rasante muy suave desde los muelles á la estación, pasando frente á la Aduana y á las grandes lonjas ó depósitos de mercancías; y por último, ni su ejecución, ni su explotación, causarían la menor molestia al vecindario.

También podría establecerse otro trazado que indicamos en el plano como variante del primero, marcado con tinta de color azul, que, partiendo desde los muelles y pasando por el contacto de la Aduana y los grandes depósitos, seguiría en línea recta hasta la parte meridional de la nueva población, para desde allí dirigirse al otro extremo de la estación del ferro-carril. Este trazado tendría la ventaja de evitar la curva que en el primero se propone; dejaría regularizadas todas las manzanas de casas y se vería correr en línea recta y en toda su extensión la vía y los trenes sin riesgo ni molestia para el vecindario. Además serviría para separar la parte de población destinada á los bañistas del resto de la población.

Respecto á las calles de la nueva población, hemos procurado marcarlas rectas y con todo el ancho suficiente para que la ventilación sea la mas perfecta posible, según el espíritu del programa del Ilustre Ayuntamiento. Además de los paseos que proponemos á la orilla del río Urumea, y de que se hablará despues, hemos demarcado una gran calle con árboles, de 35 metros de ancho que, partiendo desde la cabeza del puenit de Santa Catalina, y atravesando toda la nueva población, termine en la rampa que conduce al arsenal. Esta gran vía, colocada en el centro de la po-

11

blación, además de servir de afluyente á las demas calles, será un sitio abrigado y un paseo agradable para la estación de invierno. Van tambien marcadas otras calles de primer orden de 20 metros de ancho, con árboles en las márgenes, que á la vez que sean un medio de desahogo y de ventilación podrán servir de paseos en los varios puntos de la nueva población.

La zona de ensanche, según luego veremos, se halla distribuída en tres grupos distintos. Las calles del primer grupo tienen un ancho de 15 á 20 metros y las del segundo y tercer grupo de 10 á 20 metros según la situación de cada una.

Acompañamos al plano general otro de detalles. En él representamos dos perfiles longitudinales con las rasantes de dos vías principales de la nueva población, indicando los movimientos de tierras ó los desmontes y terraplenos que habrán de efectuarse.

La demarcación de los perfiles de todas las calles, además de ser un trabajo difícil, requeriría mas tiempo que el señalado en el programa del Ilustre Ayuntamiento; por esta razón sin duda no se pide ningún perfil, aunque nosotros consideremos de la mayor importancia esta clase de trabajo, máxime cuando se trata de la ampliación de una población.

Al demarcar estos perfiles hemos tenido que sujetarnos al suelo ó pavimento de la Ciudad actual y á los puntos invariables que determinan el plano; estos puntos son la cabeza Occidental del puente de Santa Catalina y el empalme de la carretera de Madrid con el camino de San Martín frente al depósito de la Provincia. Sujetádonos á estos puntos hemos podido dar á los perfiles una ligera pendiente para que no se detengan las aguas en las calles; condicion importante en climas tan lluviosos como el de San Sebastian.

Como complemento á esto señalamos con cotas en el pliego de detalles las diversas alturas del terreno.

Tampoco es cierto que la propuesta de “anteproyecto de ensanche Cortázar” no contuviera Memoria, como se indica en la página 37. Es más, el propio Antonio Cortázar en la Memoria que se publica con fecha 8 de Noviembre de 1.862, hace referencia a la correspondiente presentada al Concurso con el lema “Porvenir”. Portada de la Memoria que adjuntamos en la fotocopia de la página siguiente y que no fue alterada cuando se reintegró con el plano del “proyecto de ensanche”, por lo que su autor añadió una “Advertencia” previa para aclarar la falta de “correspondencia perfecta” entre una y otra.

MEMORIA DESCRIPTIVA
DEL
ANTEPROYECTO DE ENSANCHE
DE LA
CIUDAD DE SAN SEBASTIAN
PRESENTADO AL CONCURSO CON EL LEMA «PORVENIR»

MEMORIA DESCRIPTIVA
DEL
PROYECTO DE ENSANCHE
DE
SAN SEBASTIAN
PRESENTADO AL CONCURSO CON EL LEMA «PORVENIR»

FORMADO

POR EL ARQUITECTO, DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS DE GUZPEZUA

D. ANTONIO CORTAZAR

Y

APROBADO POR REAL ORDEN DE 11 DE OCTUBRE DE 1864.



SAN SEBASTIAN
Imprenta de IGNACIO RAMON BAROLA
1864.

Luego que la Real orden de 17 de Marzo último hizo esperar la próxima demolición de las murallas de esta Ciudad, el Ayuntamiento de la misma, con laudable prevision y celo, acordó y publicó las bases á que deberían arreglarse los planos que se presentáran á concurso para el ensanche de la poblacion.

Con estricta sujecion á dichas bases hemos procurado formar el proyecto que acompaña, segun sucesivamente se irá esplanando. Además del programa del Ayuntamiento, hemos tenido en cuenta, como es natural, lo que en tales casos exigen la higiene, la comodidad y el ornato público por un lado, y por otro las especiales circunstancias de la localidad.

Para exponer con orden y claridad nuestras ideas las distribuímos en los párrafos siguientes:

- 1.º Enlace de la nueva poblacion con la actual: direccion y ancho de las calles.
- 2.º Distribucion de la zona de ensanche.
- 3.º Division de las manzanas en solares.

ADVERTENCIA.

Cercano ya el día en que pueda principiarse la edificación en la zona de ensanche de esta Ciudad, son muchas las preguntas que se nos han hecho sobre los diversos puntos que abrazan el plano aprobado y su Memoria descriptiva. Nos decidimos pues á darlos á luz, no porque los creamos dignos de publicidad, ni porque les atribuyamos un mérito que no tienen, sino únicamente para satisfacer la curiosidad pública y facilitar las noticias necesarias, á los que tengan ó tuvieren en adelante, algun proyecto de edificación.

Reclamamos, por lo mismo, la indulgencia de todos para nuestro humilde trabajo.

El plano que publicamos es el mismo que se presentó al concurso, pero con las alteraciones que ha sufrido, á indicacion de la Junta consultiva de policía urbana y edificios públicos. La Memoria tambien es la misma, y como no se ha creído conveniente hacer en ella variacion alguna, se notará que no existe una correspondencia perfecta entre ésta y aquel.

Cuando se anunció el concurso todavia subsistian las fortificaciones de esta Ciudad, con sus murallas, fosos, etc.; por lo tanto juzgamos útil entonces acompañar un pliego de detalles con varios perfiles que denotasen la configuración del terreno, los rasantes de las calles y demás que se indican en la Memoria. Hoy que la esplanacion para la nueva poblacion está adelantada, el plano de detalles sería ya inútil, por lo que á pesar de referirse á él la Memoria, lo hemos suprimido.

No está documentado, y creemos es imposible tal y como se manifiesta en la página 42, que el plano del “ensanche Cortázar” sea debido al antiguo Arquitecto Municipal Echeveste según dictamina el Gobernador con referencia a “manifestaciones de los Arquitectos”. El Arquitecto Municipal Echeveste había fallecido a primeros de 1.862 dejando sin terminar su proyecto de puente de Loyola en obras, y por ello, siendo Antonio Cortázar Subdirector de Caminos de Guipúzcoa desde Agosto de 1.851, fue requerido por el Ayuntamiento donostiarra el 8 de Febrero de 1.862 como Arquitecto Municipal Interino para rematar el citado puente. Es improbable que el Sr. Echeveste redactara plano alguno del “ensanche” por varios motivos: por un lado Serapio Múgica en su obra “Arquitectos Municipales” nos describe con cierto detalle la actividad municipal del Sr. Echeveste desde 1.839 hasta su fallecimiento. Actividad dirigida a restaurar acometidas de agua a la ciudad, destruidas en la primera guerra carlista, y mejorarlas en Morlans y Ulía, así como determinadas obras de adaptación del antiguo convento de franciscanos de Atocha para Casa de Misericordia, construir el primitivo Teatro Principal y el puente de piedra de Loyola. Por otro lado, tal y como figura en el punto 3º del “Acta Municipal 59” que adjuntamos, resulta que don Francisco Ramón Brunet era heredero del Arquitecto Municipal Echeveste, e intervino en la liquidación de los honorarios devengados hasta su fallecimiento, por lo tanto hubiera lógicamente reclamado los honorarios de unos planos de ensanche, que no figuran por ningún lado.

Pág 222

1862 Dto. 21

Acta n.º 59

3.º

Después de la liquidación que á su tiempo se practicó con D. Francisco Ramón Brunet, como heredero de D. Joaquín Ramón Echeveste, por lo que percibió el est. e invirtió en las obras del puente de Loyola, conducción de aguas y empedrados y alcantarillas, se nota que hubo la omisión involuntaria de no haberse cargado á Echeveste 20000 rs. mas, que se le fueron entregados, y ocupada de esto la Comisión de Hacienda, escuchó tambien otras reclamaciones de Brunet, y en presencia de todo se ha formado la nueva liquidación que arroja contra Brunet, el saldo de 17.347.85.º.

Acuerdase conete, se le ha pasado el oficio suyo oficio para que verifique su entrega en depositaria,

Después de la liquidación que a su tiempo se practicó con D. Francisco Ramón Brunet, como heredero de D. Joaquín Ramón Echeveste, por lo que percibió este, invirtió en las obras del puente de Loyola, conducción de aguas y empedrados y alcantarillas, se notó que hubo la omisión involuntaria de no haber cargado a Echeveste 20.000 r. más, que se le fueron entregados, y ocupada de esto la Comisión de Hacienda, escuchó también otras reclamaciones de Brunet, y con presencia de todo se ha formado la nueva liquidación que arroja contra Brunet, el saldo de 17.341 r.v. 84 r.v.

Acuérdase conste, se le ha pasado el oportuno oficio para que verifique su entrega en Depositaria.

Es más, como hemos indicado en la página 447, el Alcalde encomendó al entonces Arquitecto Municipal Escoriaza, el 6 de Febrero de 1.866, un plano que sea calco, igual y exacto del “Plan Cortázar” de 16 de Febrero de 1.864 y que había sido aprobado por Real Orden de 11 de Octubre de 1.864. Son todos ellos planos muy similares y no existe en todo ello la menor alusión al Sr. Echeveste, ni reclamación de su heredero Brunet. Es una conjetura del Sr. Mendizabal no justificada.

Observación Tercera. Criterios técnicos del transporte en los planes de ensanche

Hemos expuesto que el ferrocarril era el gran invento del “tráfico rodado perfeccionado”, en frase del Ingeniero Cerdá, que debía ser tenido en cuenta en la red viaria de los planes de ensanche en sus dos niveles del transporte a larga y corta distancia, es decir de ferrocarriles y tranvías. Incluso el Ingeniero Castro fijaba su emplazamiento dentro de las calles y avenidas. Ese era un criterio que en San Sebastián también fué tenido en cuenta, con una red finalmente de tranvías cuando se abandona la ampliación del puerto donostiarra, al potenciarse el puerto de Pasajes, muchos años después del “ensanche Cortázar.”

Observación Cuarta. Antonio Cortázar Arquitecto

También hemos recogido en el Capítulo 3º antecedentes de la “familia Cortázar” desde finales del siglo XVI, junto con notas biográficas recogidas por el Ingeniero Sr. Machimbarrena, que fué también Alcalde y Presidente de la Diputación, así como por los historiadores y cronistas Serapio Múgica y Baldomero Anabitarte. Todo ello lo hemos complementado con documentos que de su entorno profesional y cultural existen en su archivo. Creemos que son suficientemente claros y precisos para determinar su carácter y formación intelectual. Al citado Capítulo nos remitimos.

Sin que sepamos a que causa obedece el Sr. Mendizabal especula con el calificativo de “modesta” que atribuyen sus biógrafos a Doña Juana Gorría y residencia de Antonio Cortázar en “San Vicente, 9” en la página 29 de su “historia”, para imaginarse un mundo de miseria en su entorno. Entorno de una residencia cuya descripción literal, digna de “Los pilares de la Tierra” de Ken Follett, transcribimos a continuación:

“demasiado próxima a la Carnicería y Pescadería, cuyo interior, por inspección médica, está descrito del siguiente modo: el estado de la cuadra es repugnante pues las tripas de las reses se limpian allí mismo; y en lugar de arrojar la sangre y los excrementos por el desagüero de la Zurriola se amontonan allí mismo al descubierto para abono. Las tripas esperan a que vengan las empresas a recogerlas; otro tanto ocurre con la sangre y los excrementos, en lugar también arrojarlos arrojarlos a la Zurriola. Por otra parte, para aumentar la cantidad de estiercol, se tira a los pies de las reses paja menuda de los jergones viejos de las camas de la tropa del vecino cuartel de San Telmo, y allá anda esparciéndose todo por el suelo de la cuadra produciendo un espectáculo de desorden lamentable. Todo esto en las proximidades de la carne y el pescado dispuestos a la venta y a la alimentación”

Ante este panorama miserable es difícil entender “la ciudad bella” y el desarrollar “el espíritu crítico”, que según el Sr. Mendizabal “estaba volviendo locos a Cerdá en Barcelona y a Napoleón en París”. De todo ello deduce que Antonio Cortázar no se propone una ciudad bella, sino útil, puesto que no asistimos a un concurso de bellas artes. Termina su historia el Sr. Mendizabal descalificando a Antonio Cortázar en los siguientes términos:

“¡Nefastas afirmaciones contemporáneas a Napoleón y Haussmann, a quienes conoce por casa, quienes entendían que el Urbanismo es la máxima obra de arte, pues, por añadidura, incluye todas las artes! Pero cada uno es producto de su experiencia y su caudal de imaginación.

Por ello, concluye el Sr. Mendizabal que, con el entorno descrito, la experiencia de Antonio Cortázar es muy mala y poco cabe esperar de su caudal imaginativo. Es preciso puntualizar algunos conceptos que se ocultan y tergiversan, que hoy día tienen otro sentido. Así, elimina el concepto de “piso principal” de San Vicente, 9, como detalla Serapio Múgica en referencia a la vivienda de la familia Cortázar. También tergiversa el concepto de “modesta”, posición atribuido por sus biógrafos, con la interpretación actual de este adjetivo. En el Diccionario RAE, 2.001 tiene tres acepciones distintas de “virtud que modera”, “cualidad del humilde” y “pobreza”. Ahora bien en el siglo XIX no figuraba esta última y tercera acepción y su sentido es distinto. Así en el Diccionario RAE, 1.822 tiene dos acepciones muy elogiosas como “virtud que modera” y “la suma templanza” En el popular Diccionario Calleja de 1.924 tiene también dos acepciones como “virtud a atribuirse a si mismo menos mérito que los demás le conceden” ó “recato, honestidad, decoro”. Cuando los biógrafos de Antonio Cortázar se refieren a su madre no lo pueden interpretar en el sentido de “pobreza” de la acepción

moderna. Es un concepto que utiliza erróneamente el autor del libro para que “encaje” con el entorno miserable que le interesa. Para ello, también elimina de la vivienda que ocupan sus padres en una casa de su propiedad. el concepto de piso “principal”. No le conviene. En cualquier caso, el entorno de San Vicente 9 no se corresponde con su descripción. Se trata de una calle y de un edificio cuya fachada principal Norte está justo frente al conjunto gótico de San Vicente, que en su fachada Sur ampliaba la calle con las antepuertas de la iglesia. Uno de los pocos recintos monumentales de la Parte Vieja inmediata. Recinto por supuesto relativamente lejos de la calle Pescadería y del “Cuartel de San Telmo”, separado por la propia “Parroquia” y la calle 31 de Agosto. Es imposible el repugnante clima que describe el Sr. Mendizabal. Existen también otras circunstancias imposibles. Antonio Cortázar según sus biógrafos, a los 9 años, con motivo de la primera guerra carlista fué a Francia a estudiar segunda enseñanza, y a su regreso en 1.843 cuando tenía 20 años, fué a Madrid para estudiar la carrera de Arquitectura, hasta que siendo Arquitecto volvió a San Sebastián a vivir con sus padres en 1.850. Por consiguiente, ni una de las zonas mejores de la Parte Vieja ni una vivienda en la planta principal de una casa propiedad de la familia podía ser tan miserable, ni por supuesto en su etapa de formación secundaria y superior pudo participar Antonio Cortázar, del clima descrito, para tratar de justificar “su materialismo y falta de sensibilidad” ante un ambiente tan supuestamente degradado.

Reitera el Sr. Mendizabal en las páginas 39, 40 y 41, el “materialismo” de Antonio Cortázar, exigiendo el pago de los honorarios correspondientes, incluso por encima de lo que le correspondía. No hemos podido verificarlo. En cualquier caso pensamos se trata de un profesional que presta unos servicios y los quiere cobrar. Pero hay dos aspectos muy sintomáticos que reflejan su carácter al respecto. Uno, cuando el Ayuntamiento le ofrece la plaza de Arquitecto Municipal y Antonio Cortázar la rechaza por considerar que era Arquitecto Provincial, y por ello “tenía el carácter de jefe de los Arquitectos Municipales y emolumentos superiores”. Era lógico pero también honrado rechazar esa propuesta. Otro, cuando gana el Concurso y así consta en el Acta Municipal 59 de 31 de Diciembre de 1.862, y renuncia al premio de 12.000 reales vellón para colaborar con el Ayuntamiento en “los muchos gastos que va ocasionar el derribo de las murallas” Creo que es un caso raro de “generosidad” con San Sebastián renunciar a un derecho (cuyo contravalor actual sería de unos 40 millones de pesetas de premio); generosidad que va en contra de la avaricia materialista con el que el Sr. Mendizabal identifica al prohombre donostiarra.

Otro “cargo” que formula el Sr. Mendizabal a Antonio Cortázar se refiere a su falta de imaginación. En las páginas 51 y 52 se considera que su proyecto de “Mercado de la Brecha” es una copia de unos pabellones parisinos en las Tullerías y que el puente de Santa Catalina es una réplica del puente de la Concordia en París. Creo que los Arquitectos de la época se enfrentaron por primera vez ante una revolución técnica que alteraba los sistemas estructurales tradicionales al problema de su apariencia, el dilema de unas fachadas que poco tienen que ver con su estructura resistente. Es decir, la apariencia es una cosa y el entramado estructural otra muy distinta. La elección de una fachada neoclásica, neogótica ó neomozárabe es la respuesta exterior a un Palacio de Justicia, a una Iglesia, ó a una Plaza de Toros. Aquellos Arquitectos de mediados del siglo XIX, perfectos concedores de los Ordenes Clásicos de Vignola, ó de la Tipología Gótica de Pugin, tenían que enfrentarse además a técnicas de cálculo, con novedosos perfiles metálicos que requerían sus estructuras e instalaciones. No creo que tiene razón el Sr. Mendizabal. Una fachada organizada y compuesta con elementos neoclásicos está definida en sus módulos y características geométricas con rigor, y dentro de unos cánones y órdenes, desde el Renacimiento; eran impersonales que Antonio Cortázar al igual que sus referentes parisinos, tuvieron que cumplimentar Y de ahí surgió la “Bella Easo” con estupendas construcciones inspiradas en modelos clásicos ó góticos como la Diputación ó el Buen Pastor.

Hace muchos años don José Ortega y Gasset escribió en la Revista de Occidente un luminoso artículo matizando los conceptos de “Ciencia” y “Cultura”. Conceptos habitualmente semejantes, pero de un significado muy distinto según el famoso filósofo.

La “Ciencia” para Ortega, como base de todo un proceso científico y objetivo, se desarrolla habitualmente por una minoría de investigadores y equipos de especialistas. Avanza y progresa sin fin en todas direcciones, pero no es posible su entendimiento y comprensión por el conjunto social, por lo que llamaremos el gran público. La “Cultura” es otra cuestión. Es, para Ortega, como un espejo bastante imperfecto en el que se reflejan los conocimientos científicos; es, en definitiva, lo que de ellos el gran público asume como progreso. Se trata, por consiguiente, de cuestiones muy diferentes, que afectan a una sociedad minoritaria, con objetivos ilimitados, ó bien a otra sociedad mayoritaria subjetiva y, por supuesto con objetivos muy limitados.

Naturalmente, cuando Ortega formulaba estas matizaciones, en el primer tercio del siglo XX, no resultaba tan divergente como ahora esta importantísima distinción. Por supuesto, unos limitados conocimientos científicos empezaban ya a consolidarse a mediados del siglo XIX y, por tanto, podían ser asimilados por el gran público. A pesar de ello fueron causa de desequilibrios y tensiones sociales. Es sobradamente conocida la polémica parisina motivada por la construcción de la Torre Eiffel, así como el desprecio con el que fue valorado el “Palacio de Cristal” de Paxton en Londres. Fueron objeto de una crítica feroz por parte de los correspondientes medios artísticos, a pesar de su correcta construcción. Estimaban que, a pesar de ello, no habían alcanzado el nivel artístico de una “obra de arte”, cuestión esencial para una obra de Arquitectura.

Recordemos que el sentimiento romántico, el romanticismo, fue coetáneo de la “revolución industrial”, y los paisajes naturales, incluso con edificios históricos semiruinosos, envueltos en vegetación, formaban parte del sentimiento artístico del gran público. Este sentimiento artístico llegó a alcanzar tal fuerza, frente a los nuevos modos de vida que impregnaba el progreso científico, que incluso se llegó a construir una “iglesia en ruinas” en la cumbre de una colina de Potsdam para que el Káiser contemplara desde sus habitaciones de Sanssouci un paisaje artificial, pero “real” de carácter romántico. Los castillos de Baviera, la “capilla en ruinas” del Palacio Nymphenburg en Munich ... son casos similares de una muralla cultural que debía atravesar el sentir artístico ante una nueva “Ciencia de la Construcción”.

Por ello resulta estéril debatir a estas alturas si los modelos parisinos fueron imitados por Antonio Cortázar y más aún que constituyen demostración de su falta de sensibilidad artística. De hecho todos los arquitectos de la época, muchos años más tarde, con la excepción de Gaudí, se inspiraban y desarrollaban en sus proyectos modelos de arquitectura clásica, los cinco órdenes de Vignola, así como, si seguían modelos góticos, estaban casi obligados a consultar el Diccionario Racional de Viollet le Duc. El aspecto de las construcciones con criterios clásicos ó góticos principalmente no tenía secretos, el problema era la buena construcción estructural y sus instalaciones con unas nuevas técnicas. No tenemos la menor duda, de que para Cortázar valorar los problemas técnicos de las mareas, frente al río y al mar, que se planteaban en su ensanche eran esenciales para determinar las rasantes de la nueva población, su red de alcantarillado, las secciones de los muros de costa y del entramado resistente del puente de Santa Catalina. Eran las grandes cuestiones. Su resolución con acierto es la que justifica la talla técnica del autor del “ensanche” y que sus “obras públicas donostiarras” fueran valoradas.

Respecto a la polémica del “boulevard”, ya hemos expuesto en la página 445 nuestro criterio de la mejora que supuso respecto al proyecto original de Antonio Cortázar, pero en cualquier caso no debemos eludirla para reconocer su “carácter” puesto en entredicho actualmente. En realidad la polémica dividió a los donostiarras y al Ayuntamiento en dos bandos. Antonio Cortázar formó parte con los antialamedistas que defendían su proyecto, que eran más de trescientos vecinos, entre los cuales aparecen figuras tan conocidas y de criterio como los Machimbarrena, Echagüe, Maestre, Olaizola, Irastorza, Gordon, Lopetegui, Ponsol, Carrera, Sansinenea, Moco-roa, Mercero, Tabuyo, Olano, Berasategui, Mercader, Elósegui, Gorostidi, Arsuaga, Eche-pare, Sanz, Orbegozo, Rocaverde, etc. Su criterio no era exclusivo, pero es cierto que si Antonio Cortazar, el 1 de Septiembre de 1.866 compareció exclusivamente solo en la polémica lo fué para defenderse en aquella guerra de folletos. Decía así:

Yo no había publicado aun una sola línea sobre la cuestión que nos divide, cuando apareció un folleto anónimo que después fue prohijado, en que no escaseaban las alusiones a mi humilde persona y a mis trabajos. Allí se decía que yo me sobreponía siempre a los deseos del Ayuntamiento, sin reparar que una acusación de tal índole, rebajaba el prestigio de la autoridad,

y que ese mismo Ayuntamiento fue después el que me pasó un oficio para mí tan satisfactorio; allí se aventuraban insinuaciones poco caritativas, más o menos embozadas, sobre la conducción de aguas y empedrado de calles, sobre el alcantarillado y terraplén de la Zurriola, obras todas que se habían hecho bajo mi dirección.

¿Quién fue aquí el agresor? Y ¿qué contesté yo a esas alusiones tan significativas?

Dije en una carta, inserta en el folleto del Señor Aguirre, que no presumía de infalible, que se concertaran los cargos, que se entablara una discusión científica y razonada, y que estaba pronto a contestar Estos son los hechos. Y ¿no me sobraba razón para quejarme de reticencias malignas, por mas que Vds. lo nieguen?. Y aun en su último folleto ¿no me dicen Vds. en son de consejo, que no tire piedras al tejado del vecino, porque me expongo a que me rompan el mío ¿Qué piedras y qué tejados son esos?. Y si esa no es una reticencia maligna ¿qué viene a ser? ¡Y si parara en esto!, pero también se lanzan Vds. a otro terreno aun más vedado, y me atribuyen lo que no he dicho ¿Dónde he dicho yo, como afirman, que son Vds. pescadores de río revuelto?. He recorrido mis pocos escritos sobre la alameda, y no he hallado esas palabras mal sonantes ¿Quieren Vds. decirme dónde se encuentran? O ¿me estará también vedado protestar, por ser autor del plano, contra un proceder tan incalificable?

Tras su lectura tenemos la impresión que el Sr. Mendizabal pretende resucitar aquella polémica, hoy absolutamente inútil, en una actuación que, al margen de la opinión respetable y triunfante de los alamedistas, pensamos que hoy día si resucitara Antonio Cortázar probablemente les daría la razón.

Otro tema con el que polemiza el Sr. Mendizabal, página 46 de su libro, es la falta de criterio y el rechazo de Antonio Cortázar a los “parques y jardines”. No es verdad, en las páginas 18, 19 y 20 de la Memoria del “Anteproyecto” del Concurso explica perfectamente su criterio. Criterio cuya base son los paseos periféricos del río Urumea en su margen izquierda y de la Concha junto a la playa, la actual Avenida, la gran plaza de Guipúzcoa y otras plazas menores al sur del ensanche, que pudieran corresponderse con las actuales plazas de Bilbao y Zaragoza, y las prolongaciones de paseos de salida de Atocha y Puertas Coloradas ó Ategorrieta.

En estos aspectos, Antonio Cortázar sostiene con razón, que, dado el pequeño conjunto habitado que significa un “ensanche” para 20.000 habitantes, es preferible, al revés de Barcelona que estimó una gran zona verde junto al río Besós que nunca se llevó a cabo, crear unos paseos periféricos de unos 35 m. de anchura envolviendo las áreas habitables, una Avenida central de travesía y tres plazas en los distintos sectores residenciales, y unos paseos de salida hacia un entorno privilegiado en todas direcciones. Creo que fue una opción lógica, perfectamente razonada y, en su desarrollo, base de unas magníficas opciones urbanísticas como “parques, jardines y paseos públicos” de uso inmediato en las zonas residenciales, que en buena parte han sido desarrollados en la actualidad.

Observación Quinta. Otras cuestiones. El “Palacio Goikoa”

En un libro de historia el “banco de datos” es fundamental, y sobre todo que se trate de datos verificados y contrastados. En nuestras observaciones lógicamente hemos manifestado nuestras discrepancias ante referencias injustificadas, frente a datos reconocidos, ó que hemos podido verificar al haberlos localizado expresamente para investigar lo ocurrido, dada la gravedad de algunas de las conclusiones. Conclusiones equivocadas como realidad de unos hechos fuera de lugar, y en los que se desfigura la biografía de Antonio Cortázar con una crítica injustificada de su actuación como arquitecto. Pero los datos equivocados también los aplica el autor del libro, en su entusiasmo por José Goikoa, al atribuirle sin una rigurosa investigación la autoría del proyecto del antiguo Gobierno Militar.

El Gobierno Militar está referido por la prensa local de forma permanente como “Palacio Goikoa”, con base en una “Guía de Arquitectura” editada por la Delegación en Guipúzcoa del Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro en 1.996, y bautizado hace pocos años por el Ayuntamiento de Sebastián con el impropio nombre de “Palacio Goikoa”.

Hace años tuve ocasión de investigar, en colaboración con el Coronel Mexía, unas excavaciones que se realizaron en la Plaza de Lasala, tratando de localizar restos del “Torreón del Ingente”, que protegía, con anterioridad a los Reyes Católicos, el vértice entre la “cerca Oeste” del frente del puerto y la “cerca Sur” del frente de tierra según el plano del Comendador Villaturriel de 1.546, confirmado por otro plano de 1.552 existente en el Archivo de Simancas, y del cual proviene el nombre de calle de Igentea.

En aquella época el citado Coronel me facilitó una copia de unos planos de 1.903 del citado edificio, proyectados por un Coronel de Ingenieros, para Gobierno Militar de San Sebastián, de la denominada Comandancia General del Norte.

Los planos de las cuatro fachadas y de las tres principales secciones a escala 1:100 son estupendos, y los de huecos reflejan a escala 1:20 el detalle y la carpintería y herrajes de balcones. Hay también dibujados cuatro planos de planta a escala 1:200 que reflejan tanto la planta de cimientos y sótano como la “planta baja”, el “piso primero”, ó planta noble, y el “piso segundo”, ó de oficinas militares de “ingenieros” y “artillería”.

El Sr. Mendizabal, en la pagina 139 de su libro, escribe que en 1.887 el Arquitecto Goikoa proyecta e inicia la construcción del Gobierno Militar, y añade de su cosecha “en una información extraída del propio Gobierno”, que tiene un patio con arcadas de sillería arenisca, muros de fábrica interiores y de traviesa, suelo y armadura de madera de pino y cubierta de teja plana, etc.

A la vista aparece que sus fachadas obedecen a un estilo herreriano similar por ejemplo, al Ayuntamiento de Toledo (?) acompañado todo ello por tres fotografías del edificio.

La “Guía de Arquitectura” citada en su página 43, más prudente, se refiere a “proyecto atribuido a Goicoa”, pero sin que conste a quién se debe esta atribución. Indica que fue edificado “a finales del siglo XIX en un solar cedido por el Ayuntamiento para este fin”.

No fué exactamente así, y nos remitimos a un estudio de permuta de terrenos entre los que el antiguo cuartel de San Roque tuvo bastante significado. Estudio que hicimos por encargo municipal en 1.968 y fué con posterioridad publicado. Efectivamente intervino Goicoa en 1.892, como Arquitecto Municipal, pero exclusivamente para regularizar unos solares de diversos propietarios y entre ellos el Estado y el Ayuntamiento, derivados de un antiguo camino entre la Puerta del Mar, la Lonja y la Puerta de Tierra. Añade la “Guía” que “ocupa una posición significativa y que sus fachadas de sillería se hallan ordenadas según criterios neoclásicos... Un tipo académico resuelto con calidad en la proporción de los vanos en donde destacan además los perfiles tallados de molduras, cornisas y frontones alternados clásicamente con formas curvas y en pendiente”. Termina su informe destacando *“una de las obras en donde Goicoa se muestra como el arquitecto de mayor rigor clasicista o académico entre los que trabajaron en la ciudad”*.

Todo ello es un error, (*) adolece de falta de rigor informativo. Ni el edificio es herreriano, ni tiene que ver con el Ayuntamiento de Toledo, reedificado en el siglo XVII como edificio barroco y con dos importantes chapiteles en sus torreones de esquina de cinco plantas. En el Servicio Histórico Militar, en su Archivo General de Segovia, existe el Legajo 688 referente a la construcción del citado inmueble, destinado exclusivamente, como iba a serlo, a Gobierno Militar de Guipúzcoa. El expediente “muy voluminoso” comienza en 1.881 y termina en 1.929. El proyecto, al menos sus planos generales y de detalle muy minuciosos a escalas variables entre 1:200, 1:100 y 1:20 están redactados entre el 15 de Mayo y el 3 de Junio de 1.903 por un Coronel Ingeniero de la Comandancia General del Norte. En Abril de 1.968 fue objeto de reformas a cargo del Teniente Coronel Ingeniero de la Comandancia de obras de la Sexta Región Militar. El Arquitecto José Goicoa no tuvo nada que ver con este edificio, por lo que todas las referencias citadas deben rectificarse, así como revisarse por el Ayuntamiento el nombre del “Palacio”.

(*) Nota

En el legajo 688 del Servicio Histórico Militar de su Archivo en el Alcazar de Segovia consta la documentación acreditativa y muy detallada del proceso de construcción del Palacio del Gobierno Militar de San Sebastián y de los que disponemos de fotocopias diligenciadas por dicho Archivo.



Fachadas del Ayuntamiento de Toledo y el Gobierno Militar de San Sebastián

Gracias a la ayuda del Teniente Coronel de Artillería D. Juan Manuel Gómez Pascual sabemos con toda precisión: que en 1.884 el Coronel de Ingenieros D. Paulino Aldaz Goñi encomendó al Capitán de dicha arma D. José González Gutiérrez Palacios el proyecto de un edificio de dos plantas altas con fachadas de sillería en un solar definido por el Ayuntamiento y como consecuencia de regularizar antiguas propiedades militares del cuartel de San Roque, y del ramo de Guerra del Estado; del Sr. Lasala y de primitivos trazados de las calles Campanario e Ygentea. Fue en esa regularización, en Diciembre de 1.880 donde se definió el futuro solar con la intervención del Arquitecto Municipal Goicoa. Extremo naturalmente que no figura entre los documentos del Archivo Militar por corresponder a documentación interna municipal.

La documentación del Legajo refleja se trata de proyecto muy meticoloso que se terminó en Febrero de 1.886, encomendándose en Septiembre de dicho año reformar las primitivas cubiertas de zinc por otras de teja sobre cerchas de madera que redactó el también Capitán de Ingenieros D. Juan de Olavide en Octubre de dicho año. Con ello y un presupuesto total de 239.200 ptas. se aprobó el proyecto y se iniciaron las obras. Obras que se terminan el 30 de Junio de 1.891 En su transcurso hay diversos incidentes de distribución interior al pretenderse reinstalar en el edificio la residencia de verano del Capitán General de las Vascongadas durante la estancia de la Reina Regente. Esta pretensión finalmente no prospera. En resumen se trata de una obra proyectada por los Capitanes González y Olavide con la supervisión permanente del Coronel de Ingenieros Aldaz. Se trata por consiguiente de un edificio importante al que se denomina Palacio del Gobierno Militar que fue proyectado y dirigidas sus obras en exclusiva por ingenieros militares sin mayor intervención del Arquitecto Municipal Goicoa que la regularización de un solar periférico de la Parte Vieja. Creo que es un importante error, que por una “base de datos” equivocada se denomine “Palacio Goicoa”, cuando Goicoa nada tuvo que ver con su proyecto y construcción.

CAPÍTULO 6

Epílogo urbanístico en sus claves técnicas

En 1.976 el Profesor de Sociología Urbana de la Universidad de Berkeley, Kingsley Davis, expuso en su libro “La ciudad”, que un tercio de la población humana de entonces, mil millones de personas, habitaba en aglomeraciones urbanas de más de cien mil habitantes, y que las características de sus modos de vida constituían uno de los focos de tensión en las sociedades modernas. Naturalmente un “foco de tensión” urbanístico, que por su interés político suele ser a veces objetivo de propuestas demagógicas, poco meditadas y por ello equivocadas de una ciencia compleja. La cuestión tiene mayor importancia, si como referencia y comparación, selecciona el Sr. Mendizabal, una época en tiempos del Arquitecto Goicoa, en la que un San Sebastián de 36.000 habitantes había alcanzado un nivel de servicios urbanísticos y “comfort urbano” de tal calidad que la convertían en “foco de atracción y admiración” para sus innumerables visitantes.

Los historiadores nos dicen que cuando el cazador nómada se asienta hace unos 5.500 años en Mesopotamia ó en los fértiles valles del Indo y el Nilo es cuando surgen los primeros poblados. Núcleos urbanos en los que una primitiva población reside de forma estable para dedicarse a la agricultura y

la ganadería, reflejando con ello el paso de una vida nómada a una cultura sedentaria. Este proceso, en la Europa de los años mil es distinto. Surge cuando al perfeccionarse la agricultura hubo excedentes agrícolas que debían negociarse en los mercados, con un nuevo modelo de núcleos urbanos. Se trataba de pequeños poblados mercantiles y cuya población rara vez rebasaba los diez mil habitantes. Es a partir de entonces cuando lentamente comienza un proceso constante de desarrollo hasta la “Revolución Industrial”. El Reino Unido es el pionero de este proceso, que se inicia en la segunda mitad del siglo XIX cuando su población urbana crece con rapidez del 17% al 26% mientras que su población rural entra en un claro proceso de regresión. Más tarde, en los países desarrollados, a escala general hace treinta años, el nivel de población urbana alcanzaba ser un 70% de la población total. Y el proceso sigue.

Se ha escrito que las ciudades europeas constituyen uno de sus grandes tesoros y son esenciales para interpretar la historia del Viejo Continente. También se ha escrito que no debe confundirse el concepto de “ciudad” con el de “aglomeración urbana” para distinguir un constante sentimiento de creación histórica con el de las necesidades de unos servicios urbanos de todo tipo que hoy día requiere una cierta concentración humana. La cuestión es muy delicada cuando se trata de “encajar” el “espíritu de una ciudad” con nuevas necesidades que exigen sus habitantes. Su movilidad con el automóvil de por medio es un gran problema, en una ciudad histórica. Cuando se trata de ciudades realmente singulares como Venecia ó Toledo la polémica está servida.

El Profesor Torres Balbás, al referirse en la España Medieval a la “ciudad hispano-musulmana”, explicaba con notable claridad la diferencia existente entre el concepto islámico de calle en una “medina”, con la idea urbana del sentido viario de una “ciudad cristiana”. Para los primeros, con independencia de conectar viviendas y barrios, tenía una concepción añadida de la sorpresa en un laberinto, como seguridad defensiva para sus habitantes, mientras que para los segundos, con independencia de enlazar núcleos urbanos por motivos estratégicos ó religiosos como las que se desarrollaron a lo largo del “camino de Santiago”, tiene un claro sentido de tráfico directo respecto a una calle-eje. En definitiva, se trata de resolver en aquellos primeros poblados medievales un problema de circulación, que regulariza y organiza con la mayor claridad posible el espacio urbano. Espacio urbano que se perfecciona en climas lluviosos con “calles porticadas”, y se amplía con recintos especializados para mercados ó espectáculos, son las “plazas” con funciones concretas.

Todo este proceso, más o menos espontáneo hasta la Edad Moderna, cobra otro sentido cuando, con el Emperador Carlos V y la Casa de Austria, se difunde el tráfico de coches y carrozas en las vías urbanas. Esta nueva necesidad exige replantear el concepto viario existente, y surgen “conjuntos” especialmente organizados para soportar el nuevo tráfico. De ello derivan

nuevas estructuras urbanas, como el “conjunto real” del Escorial con Felipe II ó el “conjunto ducal” de Lerma para el poderoso señor de la citada villa burgalesa. Era una nueva visión del tráfico rodado, la de aquel urbanismo. Años más tarde, el Académico Fernando Chueca nos describe como con Felipe V y la Casa de Borbón se establecen nuevos criterios estéticos para valorar el proceso urbano. Proceso en el que una escenografía barroca con perspectivas de grandes ejes, alineaciones rectas y la uniformidad programada de fachadas definen las nuevas exigencias. Tanto los denominados “reales sitios” de Aranjuez ó La Granja, como los “nuevos poblados” creados en La Carolina ó La Carlota para asegurar las conexiones entre Madrid y Andalucía, son exponentes clásicos. Incluso se acometen importantes reformas interiores en Madrid y Salamanca para espectaculares “plazas mayores”. Es una nueva visión, esencialmente plástica, del urbanismo.

La “revolución industrial” del siglo XIX alteró ese panorama estético de la composición urbana y añadió nuevos ingredientes viarios y de servicios. Su más conocido protagonista fue el barón de Hausmann que, durante 20 años, con el apoyo de Napoleón III, reformó el centro de París con sus grandes boulevares, y mejoró sus barrios periféricos con una especial legislación para sus “ensanches”. Normas que nacieron precisamente en ese siglo y como consecuencia directa de un mejor del nivel de vida, tanto para aquellas minorías privilegiadas tradicionales, como y sobre todo para una gran mayoría social deseosa de prosperar ante la disponibilidad de nuevos medios técnicos. Medios que le iban a facilitar sus desplazamientos, así como elementales servicios de agua y saneamiento, hasta entonces inexistentes. También se requerían nuevas instalaciones como el gas, así como parques, centros culturales, asistenciales, y deportivos de carácter público. Era un “nuevo régimen” con una más compleja concepción de la gestión urbanística. Es decir, de desarrollo de la incipiente Ciencia Urbana.

Ahora bien, los estudios urbanísticos modernos parten, como no puede ser menos, de una base económica que haga viables las soluciones propuestas. Soluciones, que probablemente deban ser desarrolladas muchos años después por agentes distintos, pero que fueron conscientes de su importancia y el acierto de haberlas establecido, como control del suelo. En ese aspecto la Ciencia Urbana ha sido relativamente sencilla. Todos los estudiosos y expertos reconocen que los 10 m²/habitante. de superficie urbana, de los cascos medievales, eran lógicos con los escasos medios disponibles, pero que debían ser incrementados ante mayores necesidades espaciales derivadas de la riqueza que aporta la “revolución industrial”. Por ello, debía superarse aquella densidad hasta alcanzar la propuesta media de 40 m²/habitante de los “ensanches” de París. Objetivo que recogen más tarde con matices tanto Cerdá y Castro en Barcelona y Madrid como Antonio Cortázar para sus “ensanches” La tesis es muy simple: la elevación del nivel de vida y

económico de la sociedad en su conjunto, es clave de su progreso, y por ello significa por persona una mayor “renta per cápita” y en consecuencia al disponer de mayores medios tiene también necesidad de ocupar mayores espacios. La ecuación es clara, a mayor nivel de vida corresponde una mayor superficie urbana por habitante. La alta densidad de los barrios de El Cairo y la baja densidad de la “ciudad jardín” inglesa no fué un capricho, sino consecuencia obligada del alto “nivel de vida” victoriano.

Ese ha sido, y es una cuestión básica, que con técnicas cada vez más complejas han intervenido en el desarrollo de la Ciencia Urbana. Sorprendentemente esta cuestión ha sido de hecho y sin motivo marginada en Guipúzcoa, por las autoridades actuales, cuando había estado definida y vigente desde hace casi cuarenta años. En aquella época la presión demográfica y el nivel de vida forzaron a la Diputación a definir un objetivo tan preciso y nada arbitrario. El resultado fue 80 m²/habitante de superficie urbana.

Guipuzcoa es muy pequeña. En sus escasos 2.000 km², según los expertos solo son habitables 120 km². El resto del territorio es inviable por imposibilidad física de suministrar servicios elementales de agua-saneamiento y accesibilidad dentro de parámetros económicos adecuados al nivel de renta de sus habitantes. Es una ecuación inevitable. Hace unos 40 años, estaban ocupados, con los núcleos urbanos existentes, 60 km², y el ritmo de ocupación ha sido del orden de 1 km²/año. En esas circunstancias la consultora internacional a quien la Diputación consultó el problema del “Plan Provincial” y de las necesidades espaciales futuras, ante la demanda y el nivel económico existente y previsible, resolvió como objetivo la densidad de 80 m²/habitante hasta la saturación del territorio guipuzcoano. Es decir, este dato medio cobra singular importancia, puesto que cualquier aprovechamiento que lo rebase comprometerá el futuro y degradará el conjunto urbano de un área metropolitana que en definitiva constituye Guipúzcoa, con San Sebastián como su principal centro urbano. Debemos considerar su importancia puesto que son necesarios nada menos que 25 km² de reserva variada de todo tipo para que no se colapse el tráfico.

No valorar todo ello es suicida. Los medios de comunicación, con frecuencia y rara unanimidad, nos dan cuenta del sentimiento de “pesadilla urbana” para el urbanismo que se avecina: con unos “viejos cascos urbanos” inaccesibles y congestionados y en paralelo unos “nuevos ensanches” excesivamente densos e incómodos, a menudo mal proyectados puesto que de inmediato surgen problemas de circulación y estacionamiento. Si a ello añadimos tanto la saturación de sus autovías y grandes vías de acceso, imposibles a determinadas horas, la creciente polución ambiental, etc. se comprende la tensión e incómodidad. de la actual vida urbana que denunciaba el Profesor Kingsley Davis. Se ha roto hace pocas generaciones con un pasado urbanístico

más o menos agradable y compartido, para caer en un futuro extraño y confuso. Una desagradable sensación de caos es la que sentimos frente a la lección urbanística que supuso el San Sebastián y Guipúzcoa. de la segunda mitad del siglo XIX y gran parte del siglo XX. ¿Qué pasa? ¿A dónde vamos? A mi juicio, no debemos perder el rumbo marcado por la espectacular experiencia donostiarra, puesto que el urbanismo moderno con frecuencia hace trampas. Hay que vigilar con atención y de forma permanente la “densidad urbana”, como clave del control del suelo. Es el futuro. Ante la degradada situación actual ¿cabe pensar lo mismo? Ese es el reto. ¿Quién se hace cargo?

El proceso urbano es difícil porque exige aunar muchas voluntades, es proclive a desviaciones inconvenientes de muy difícil reparación ante observadores poco atentos. Un ejemplo de imprevisión, insospechado en su momento, de falta de adaptación en su desarrollo, ha sido el caso de Baltimore como principal ciudad del Estado americano de Maryland. Su puerto, en la importante bahía de Chesapeake, auténtico mar interior está situado en la citada bahía a 200 kilómetros tierra adentro y llegó a ser el principal de la costa atlántica. En la primera mitad del siglo XIX era el acceso más fácil por el que los barcos de vela procedentes de Europa, se adentraran el máximo posible en el interior de los Estados Unidos. Sus 13.500 habitantes de 1.790 se incrementaron hasta casi 300.000 cien años después. Era una próspera ciudad. La falta de previsión ante la “revolución industrial” inició su decadencia. Fue su fin. La “máquina de vapor” hizo posible, tanto el desarrollo ferroviario de los Estados del Este norteamericano, como el aumento del tamaño de los barcos. Ello potenció, por su mayor y mejor calado, el acceso de grandes barcos europeos a los puertos de Boston, Nueva York y Filadelfia. Baltimore entró en recesión y gran parte de su enorme “Parte Vieja” degradada, es hoy día objeto por los estudiosos del urbanismo de complicados programas de rehabilitación. Sus dirigentes no estuvieron al “quite” en el momento oportuno.

San Sebastián fue, en cambio, muy consciente de ello en el siglo XIX y luchó por mejorar sus comunicaciones, es decir integrar sus instalaciones portuarias en el gran eje ferroviario Madrid-Paris, ese fué su objetivo. Objetivo que arrancando de un determinado espíritu urbano, permitiera a sus habitantes disponer de una accesibilidad y unos niveles de servicios urbanísticos mucho mejores. Creo que el resultado fue espectacular al disponer en su momento de un ferrocarril y una residencia adecuados. La comunicación ferroviaria y el Palacio de Ayete hicieron posible la presencia de la Reina María Cristina en nuestra Ciudad. El San Sebastián de los primeros años del siglo XX fue una pequeña “gran ciudad europea” con unos niveles excepcionales y sin precedentes en cuanto a comunicaciones y servicios de todo tipo. Esa ha sido una de las realidades urbanas en la que colaboraron una gran lista de donostiarras ilustres, encabezados por una Reina Regente que fue más que Alcaldesa Honoraria. Ello, naturalmente, no excluye la

intervención destacada del arquitecto Goicoa, pero no es posible atribuirle el protagonismo individual en ese proceso.

En cualquier caso, la raíz histórica de una población no puede desconocerse, la que le ha conferido su “espíritu” a lo largo del tiempo, y no puede eludirse, ante un mal encuadre del progreso técnico. Progreso técnico con unas ideas que pueden mejorar pero también arrasar sus núcleos históricos. Es inevitable que las ciudades tienen que adaptarse ahora, como en el siglo XIX, a las nuevas demandas de servicios urbanos y a sus “claves técnicas”, pero con sentido y lógica. Buen sentido y lógica a exigir en cada momento a sus dirigentes responsables. La historia urbana, por su complejidad no es fácil, al requerir a una mayoría contribuyente el criterio compartido de su minoría dirigente que permita una acción concertada. Criterios y acción nada fácil ante los costosos medios que deben ser movilizados y más aún en circunstancias cambiantes de sus claves técnicas.

Claves técnicas de base que son determinantes y no pueden desconocerse, pero que tampoco deben ignorar y avasallar la compleja naturaleza del ser humano, sobre todo en ciudades históricas. No son posibles visiones simplistas porque una ciudad no es una colmena. Por ello no cabe adoptar decisiones urbanísticas y por supuesto escribir su historia con puntos de vista limitados y de corto alcance. Ante el futuro, hay que elevar el punto de vista y no confundir el urbanismo con la apicultura. Con referencia al libro del Sr. Mendizabal pensamos que importantes consideraciones urbanísticas de base se desconocen o están equivocadas, tal y como hemos analizado con cierto detalle con anterioridad y por ello sus conclusiones carecen de sentido lógico. En el capítulo anterior lo hemos precisado en unas “observaciones”.

San Sebastián, 16 de Julio de 2.004