

SAN SEBASTIÁN, EL DERRIBO DE LAS MURALLAS. EL RÍO URUMEA Y LOS ENSANCHES II

Fermín MUÑOZ ECHABEGUREN

1. Descubrimientos arqueológicos

Varios autores describen cómo fueron apareciendo restos de las murallas destruidas

Así “Calei cale” a principios del siglo XX decía. La primavera última se estuvieron ejecutando trabajos en el Boulevard, para la colocación de nuevas cañerías de gas, y a consecuencia de ellos, quedaba al descubierto uno de los tres peldaños de asientos de piedra que, destinados al pueblo, había en el antiguo juego de pelota.

Este peldaño apareció en el terreno que corresponde a la hilera de árboles que existen próximos al asfaltado de la Alameda¹.

Y Francisco López Alen en 1909 escribía. Hoy se cava en el Bulevar y nos deja a la vista un lado principal de la muralla, hermoso trozo de cal y canto en donde la gente que trabaja con vigor nos ha expuesto una verdadera página de la historia guipuzcoana.

Estos obreros han descubierto peldaños de escalera y subterráneos que, en algún tiempo, recibieron claridad por medio de tragaluces que pertenecieron al ramo de Guerra, y el piso todo estaba perfectamente enlosado.

Lo que vemos en estas excavaciones es la base de Puerta de Tierra. La Casa del Café de la Marina (Garibay esquina a la Alameda) es la primera edificación que se abrió en el San Sebastián nuevo, iniciada el 11 de

1. CALEI-CALE, *A través de Iruchulo*. (SS 1963), p. 236-7

Octubre de 1865, y sus cimientos se levantaron con las piedras que pertenecieron al Cubo Imperial, fortificación que arrancaba de Puerta de Tierra.

Las bombas que se han hallado en la excavación, son las que servían de ornato sobre el Puesto Levadizo.

Los cimientos del derribo de las murallas quedaron enterrados, y en la obra que se realiza para unos retretes, salen a la luz².

Y ya recientemente, en 1997, en las excavaciones realizadas en Alderdi eder para la construcción de un aparcamiento de coches, han sacado a la luz una parte de las estructuras correspondientes a las murallas.

El historiador Juan Antonio Saez explica que el arco descubierto es el puente que servía de acceso a la puerta de Hernani y permitía salvar el puente secundario. Tal puente fué desprovisto de sus piedras más nobles antes de proceder a su enterramiento.

En este lugar se encuentran el frente de la contraguardia con sus contrafuertes perpendiculares al mismo; la contracarpa (con su contrafuerte) y el parapeto del camino cubierto.



(AK) Todo el conjunto arquitectónico que rodea el arco y la plaza de Armas será conservado y expuesto al público

2. FRANCISCO LOPEZ ALEN, Revista *Euskalerría* 1909-1.

Entre la contraguardia y la contraescarpa se extendía un foso y entre esta zona de la muralla y el parapeto del camino, un terraplen. En este último existen vestigios de una elevación de tierra a prueba de bombas, dispuesta a lo largo del camino, dejando libre sobre una parte de él, por donde podía circular la tropa defensora.

Los dos sectores del camino cubierto confluían formando un ángulo de unos 75 grados. En esa confluencia se formaba una explanada o plaza de armas, de la que partían dos escalones (conservados) de acceso al foso y el puente parcialmente levadizo (arco conservado) que permitía el acceso a la puerta de Hernani. También confluía en la citada plaza el camino de Hernani.

Los restos de Alderdi eder forman parte de las fortificaciones exteriores, que ocupaban el espacio comprendido entre el Boulevard y la Avenida de la Libertad. Todos los elementos de la parte occidental subsisten hoy en día desmochados en el subsuelo de Alderdi eder.

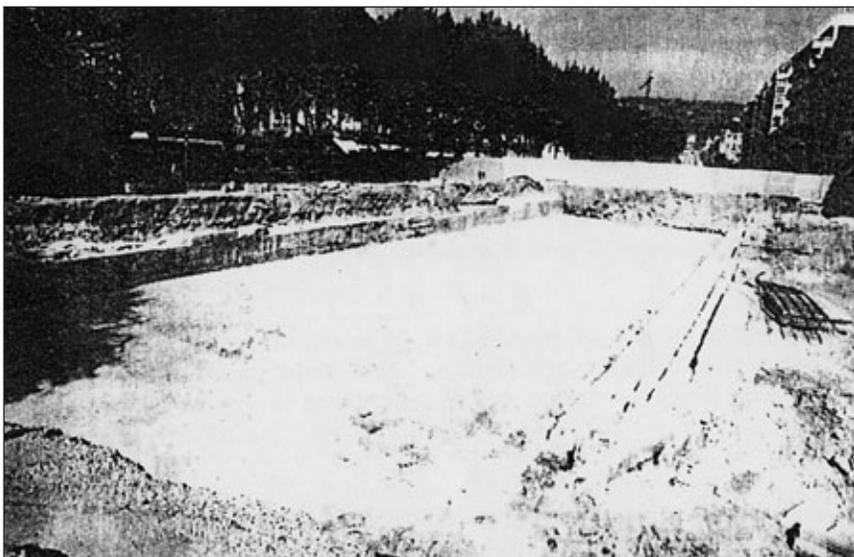


(AL) Este arco sustentaba el puente de acceso a la puerta que conducía a Hernani

Un caminante que en 1760 quisiera entrar en la ciudad, tendría que salvar las diversas fortificaciones exteriores de la plaza. Debería subir por una explanada al camino cubierto, tomar un pequeño puente (el arco descubierto) para salvar el foso secundario que rodeaba el Hornabeque (se conserva), traspasar la puerta de Hernani y cruzar el segundo puente en el Boulevard, de mayor longitud que el primero, que salvaba el foso principal y conducía al caminante hacia la puerta de Tierra.

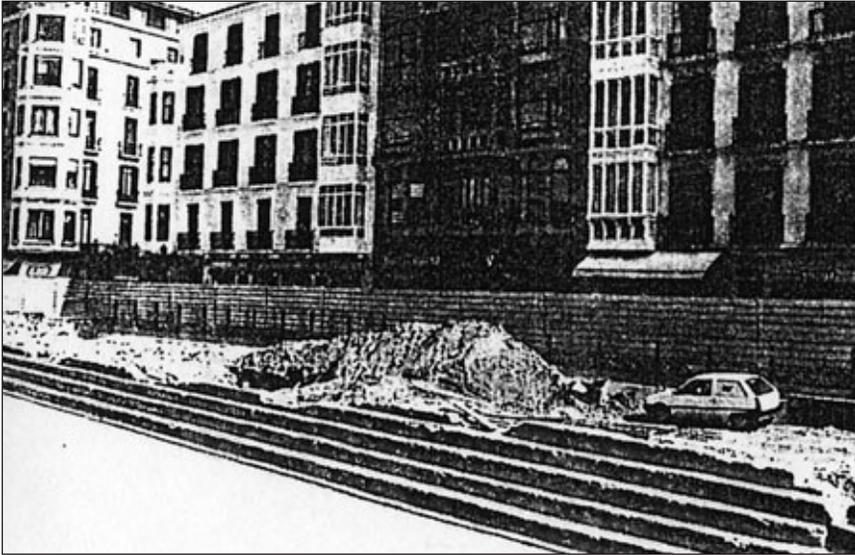
En Alderdi eder, pero situado fuera del sector afectado por las excavaciones del aparcamiento, se encuentran los restos de un barco, situado bajo tierra. Este barco sería de pequeñas proporciones y quedaría varado en la playa tras algún naufragio. La muralla se sustentaba en un pilotaje sobre troncos de madera, en la zona inundable. El barco se alineó con los troncos y se aprovechó para este mismo fin, y sobre él se construyó el muro guardamar.

El juego de pelota. En las excavaciones del Boulevard para la construcción de un aparcamiento, ha quedado al descubierto casi todo el frontón de la muralla.



(AM) El amplio y bien cuidado suelo del frontón excavado hace unos días en el Boulevard, que tiene una largura como la manzana de casas

El suelo del frontón mide lo que la manzana de casas de largo y quizá es un par de metros más estrecho que el normal. Está paralelo a los edificios frente a la calle Garibay, según Miren Ayerbe, arqueóloga de Aranzadi, responsable de las prospecciones.



(AN)

Las gradas también se hallan en buen estado

Se ven incluso las rayas tradicionales de los juegos de pelota. Lógicamente no existe el frontis, porque como era tradicional en las ciudades amuralladas de aquí, el frontis era un lienzo de la muralla, en este caso del flanco del Cubo Imperial. Al derribarse, desaparece la pared donde se juega a pelota o a otros juegos³.

* * *

2. Murallón de la Zurriola

En el curso de los trabajos del derribo de las murallas, se estimó interesante en el Ayuntamiento ocupar para el ensanche de la población, la zona que las mareas bajas dejan en seco en la embocadura del río Urumea,

3. JUAN ANTONIO SAEZ, *El Diario Vasco* 21 Enero y 12 Septiembre de 1997.

desde la zona en que terminaban las fortificaciones, construyendo un murallón en la Zurriola, desde el Baluarte de Amezqueta a la cabeza del puente de Santa Catalina, destinado parte a edificación y parte a prolongar el Paseo de Santa Catalina, y desde aquí hasta la Amara, tomando una parte que baña la mar en mareas altas.

Se pide autorización al Ministro de Marina el 2 de Diciembre de 1863, indicando que, derribadas ahora las murallas, pueda tener la Ciudad la extensión que le dará importancia; es la idea que guía al Ayuntamiento, quien suplica se le concedan a esta Ciudad los terrenos que explica

El 20 de Febrero de 1864 se recibe orden del Ministro de Marina, accediendo a la solicitud del Ayuntamiento para la construcción del Murallón de la Zurriola, siempre que la obra proyectada no empeore las condiciones actuales de la boca del Urumea y de la barra y bancos de la Zurriola.

El 24 de Agosto la RO del día 2, confirma la autorización para la construcción del murallón de la Zurriola, desde el Baluarte de Amezqueta a la cabeza del puente de Santa Catalina, con ciertas condiciones de ajuste a las líneas del plano formado por el Ingeniero Jefe. Las obras se harán bajo la vigilancia del mismo.

Respecto a las marismas del Urumea, desde el mismo puente de Santa Catalina hasta el principio del barrio de Amara, dispone se reserve ese terreno para el puerto que está trazado en el anteproyecto de 1859.

El 26 de Setiembre, el Arquitecto Antonio Cortazar entrega al Ayuntamiento plano, presupuesto y pliego de condiciones para la ejecución del Murallón.

El presupuesto asciende a 334.611 reales. En el pliego de condiciones se dice.

Descripción de la obra. Murallón proyectado en los arrecifes de la Zurriola, entre el cubo de Amezqueta y la escalerilla del paseo de Santa Catalina, el terraplen de refuerzo del murallón, las escaleras de bajada y la boca de la cantarilla general de la población.

La piedra que se necesite para la construcción del Murallón, se tomará de la que resulte del derribo de las murallas, preparándola convenientemente y desprendiéndolas de los morteros que tenga adheridos.

El Murallón tendrá una longitud de 380 metros, por 1,65 metros de grueso en la mitad de su altura, que será de 7 metros.

Conforme se vaya elevando el Murallón, será a cargo del contratista el reforzado interior, con su terraplén de dos metros de ancho, que se irá formando con las piedras del derribo que se depositen en su contigüidad.

n. 5

Presupuesto de las obras del murallon

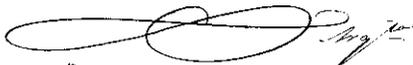
Por el vaciado de rampas para fundar los cimientos calculando un movimiento de piedras y tierras sujeta a las rasantes del plano de 744 metros cubicos se calcula la cantidad abada de n.º

875 - Metros cubicos de muros a caly canto con fuste a lo plano y perfil del proyecto a 58 P el metro	22229
283 - Metros id. de id. en partic. a 58 P	223590
224 - Metros superf. de planis con cemento y arena imitando sillera en el paramento exterior del muro, escaleras y alacanta silla a 16 P el metro	16414
444 - Metros cubicos de movimiento de piedras para formar el terraplen de relleno del murallon, se abonara al contratista la cantidad abada de n.º	14000
	304611
Imprevistos	30000
Total Plan	334611

Ascienden las precedente obras a los figurados Enscientos treinta y cuatro mil, seiscientos once reales.

San Sebastian 26 de Setiembre del 864

Victorio Cortázar



Certifico yo el secretario del Ayuntamiento de

Posteriormente, en el mes de Octubre, presenta ciertas consideraciones de diferencias en cimientos, altura, etc., emanadas del Ingeniero Jefe de las Provincias Vascongadas, al analizar el plano de Cortazar, quien responde justificando sus cálculos y explicando las razones del planteamiento.

El Ayuntamiento, a requerimiento de Cortazar, señala la conveniencia de que la ejecución completa de la obra se haga con más oportunidad mientras duran los trabajos de derribo de las murallas. Que se anuncie la subasta, dando término de un mes para la debida publicación.

Que para el coste de la obra, el Ayuntamiento no hará uso de los fondos destinados al presupuesto corriente. Que, cubiertos los gastos, hará uso de los sobrantes que resulten y si tiene necesidad de más recursos, los obtendrá con seguridad del vecindario, al interés del 5%. Se pedirá autorización a la Diputación.

El 19 de Octubre de 1864, el Ingeniero Civil Jefe del Distrito, entre otros datos, señala que el murallón deberá ejecutarse en los arrecifes de la Zurriola, entendiéndose por arrecifes la fila de peñas o peñascos, más o menos larga y ancha, situados en las costas o en alta mar y cubiertos o no por el agua.

Que el murallón descubierto tiene una altura máxima de 6 metros que, con uno más que se da al pretil, componen los 7 metros que expresa la condición 14, y el grueso del muro en la base es de 2 metros; en el centro y parte superior, 1,50 metros.

Acuerda se anuncie la subasta para el 20 de Noviembre.

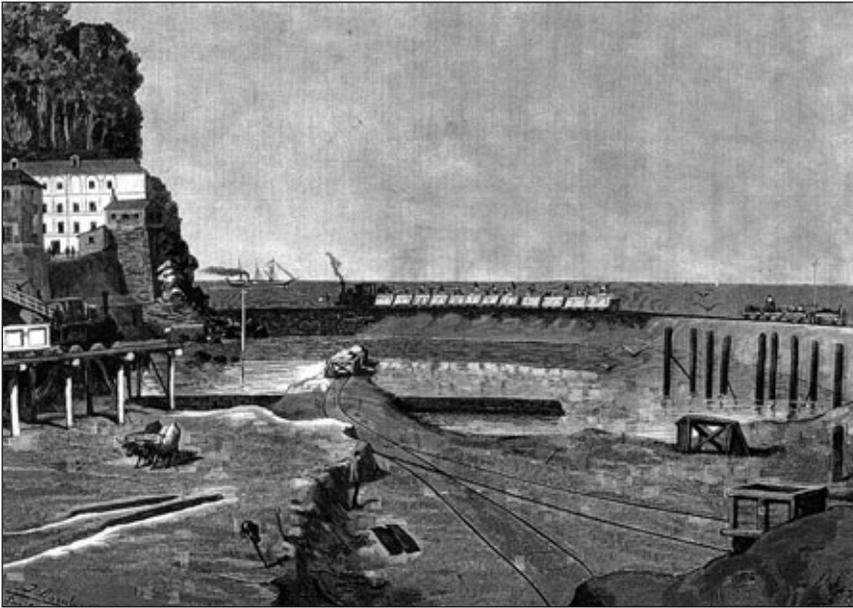
El 2 de Noviembre la Diputación da su aprobación al posible empréstito, debiendo el Ayuntamiento proponer el medio que crea conveniente para atender a un deficit en el caso que hubiese.

Celebrada la subasta el 20 de Noviembre, recayó sobre Miguel Ecenarro, fijando el precio en 279.000 reales.

El 21 de Diciembre principia la obra.

El 31 de Diciembre, el Arquitecto Cortazar pone en consideración del Ayuntamiento que toca a su término el derribo de las murallas, debiendo cesar en sus funciones los inspectores de los trabajos, pero que el Murallón de la Zurriola, por las circunstancias de esta obra, exige dos vigilantes.

El 31 de Enero de 1865 el Arquitecto Cortazar comunica al Ayuntamiento que, dadas por terminadas las obras del derribo de las murallas, aunque falta rebajar el trozo de la carretera vieja. Con las obras del derribo iba enlazado el terraplén de la Zurriola, el cual no se ha completado por falta de material.



(AÑ) San Sebastián (Guipúzcoa). El ensanche de la ciudad.
Perspectiva de los trabajos, desde el puente de Santa Catalina

Acompaña un planito señalando lo que falta por rellenar, cuyo volumen aproximado es de 45.380 m³. Sería de mayor importancia el pronto relleno de este espacio, cuando menos hasta la altura de las mareas, porque de otra manera el murallón que se está ejecutando, como que ha de fundarse sobre arena, al través de ésta se establecerían corrientes de agua en todas las mareas por debajo de las fundaciones del murallón, con perjuicio de la estabilidad del mismo.

El 26 de Abril de 1865, Antonio Cortazar comunica al Ayuntamiento que en las próximas mareas muertas, se dará principio a la construcción del último tramo del murallón, que enlaza con el paseo de Santa Catalina, en el punto donde existe la escalera de piedra que conduce a la playa. Pregunta si se ha de conservar la actual escalera u optar por una nueva.

El Arquitecto Eleuterio de Escoriaza presenta el 10 de Mayo presupuesto de coste de la chapadura del pretil de piedra sillar del murallón, para una superficie de 2150 varas. Importan 22.660 reales.

El 23 de Mayo, Miguel Otaño se hace cargo de este trabajo, con algunas modificaciones que expone y que son aceptadas.



(AO)

Eleuterio de Escoriaza presenta el 24 de Mayo presupuesto y condiciones para el relleno desde el contacto y rasante de la nueva muralla de la Zurriola, en la anchura de 47 metros y en toda la longitud, desde el puente de Santa Catalina hasta la entrada en el pueblo, cerca del cubo de Amezqueta. Son 42.255 m³ de relleno, a 4 reales, asciende a 169.020 reales.

Se subasta la obra por tercera vez el 6 de Agosto y queda admitida para Ignacio Beldarrain.

El 26 de Julio de 1865 los Arquitectos Cortazar y Escoriaza, presentan la liquidación de la obra del Murallón, realizada por Miguel Ecenarro.

El 28 de Febrero de 1866 se certifica el fin de la obra de chapadura del pretil, por Miguel Otaño.

El 13 de Noviembre de 1865 el Concejal Sr. Aramburu, al practicar un reconocimiento de las obras del ensanche, ha notado que las grandes mareas han socavado en una parte hasta ahora ridícula, el cimiento del Murallón de la Zurriola y es urgente acudir a lo que sea necesario.

Se acuerda recalzar de cemento y continuar los trabajos de escollera suficiente para la defensa del murallón

*Relacion y liquidacion de las obras ejecutadas en
el murallon de la Murriola de esta Ciudad por el contra-
lista de las mismas Don Jose Miguel de Almaraz*

Por el precio de rampas para fundar los cimen- tos, segun el primitivo presupuesto de 1872	2228
Por el mismo objeto segun el presupuesto ad- cional presentado antes del remate de 1872	4800
1217,42 Metros cúbicos de nuevos cañales confor- me a los planos del proyecto, a 180 d. metro	219136,
292,07 Metros de un protillo, a 58 d. id.	16940
95,75 Metros superficiales de rebocan con cemento y arena, a 110 d. id.	10.533,
Por movimiento de tierra y piedras para for- mar el terraplen de refuerzo del murallon de abona (su cantidad) alzada del presupuesto que importa de 1872	14.000
57 Gradas nuevas de piedra sillar dura para las escaleras de bajada a los arroyos de la Murriola a todo corte graduamos cada una, a 70 d.	4.161
24 Gradas construidas con piedra blanda su transpor- te colocacion y labra, a 18 d.	486
1,57 Metros cúbicos de piedra sillar en las aristas de la bóveda y suelo de la boca de la alcanta- rilla, con piedra del derribo de las murallas a 180 d. metro	288
Total de 1872	278.049,
Resta proporcional del remate de 1872	27.297,
Total liquido de 1872	250.752,
	250.752,

Certifico al Ay.º municipal que ha acordado, y medido las obras de construcción acordadas por D.º Miguel Otano en el municipio de la Preruela, y habiendo encontrado, concluidas, con arreglo al pliego de condiciones, se han medido, conjuntamente a la 6.ª edición, cuyo resultado, con las adiciones, verificadas, con conocimiento del Ayuntamiento, producen el recuento siguiente

2290	Para el precio de 10 + ---, 22900.
120	Metros cub. de obra de delimitación para asentar las piletas en lo allura fijada por el Ayuntamiento, a 50 - ---, 600
1.0	Metros cub. de ejecución de las piletas labradas para convertirlas en asientos, a 60 - ---, 600
	<u>Coste Total 23100</u>

Y así lo certifica y acredito mis y sus reales de el día 1.º de febrero de 1886.
 D.º Acortado de
 Echabeguren

Hecho en la Secretaría
 de el día 1.º de febrero de 1886.
 (Firma)

El Arquitecto Cortazar presenta su cuenta de honorarios el 12 de Setiembre de 1866, por la formación del plano, presupuesto, pliego de condiciones y liquidación de la obra del Murallón de la Zurriola, por un importe de 12.669 reales.

La Comisión de Hacienda y Obras explica las actuaciones de los Arquitectos Cortazar y Escoriaza en esta obra y hallan exagerada la suma de 12.667 reales presentada por Cortazar. Proponen que sea la mitad, es decir 6.333,50 reales.

El 17 de Octubre de 1868 Cortazar protesta con razones que expone, tanto el retraso en el pago como de la postura del Ayuntamiento. Presenta un largo informe del Colegio de Arquitectos, detallando tarifas y otras cuestiones relativas a obras.

El 25 de Noviembre, el Ayuntamiento, estudiados todos los informes, acuerda abonar a Cortazar las 12.669 reales que presentaba en su cuenta.

* * *



(AP)

La Zurriola en 1860



(AP)

El actual Paseo de Salamanca en 1860

El derribo de las murallas puso en mortal aprieto a las casas de la calle de la Zurriola, que por razones de economía, apoyaban sus paredes traseras en la misma fortificación. Así sus bajos y primeros pisos carecían de luces por el lado del mar, y por el camino de ronda tenían su entrada los segundos pisos. La decretada desaparición de las fortificaciones, acarreaba el desplome de las diez casas de la calle.

En la fotografía sólo se reproducen cinco de ellas, las de su mitad septentrional, de izquierda a derecha, los números del 12 al 20. Entre esta última casa y la edificación inmediata, una escalera descendía a la mencionada calle.

Hallábanse situadas estas cinco casas —colocadas sobre plano actual— entre la calle de San Vicente y los locales de la Union Artesana, en lo que hoy es patio de las Escuelas Públicas y calle de San Juan. La parte de ésta que pasa pegante a la parroquia, era de la calle de la Zurriola el trozo llamado “trasera de San Vicente”, tan estrecho que en algunos puntos las casas sólo distaban de las piedras del templo frontero, dos metros y medio

Esta de la Zurriola era una de las calles más antiguas de la población y más persistente en la conservación del nombre⁴.

* * *

4. TRISTAN DE IZARO, *Recuerdos de nuestra Ciudad*, en *100 años de la CAM*, p. 61. AMSS, Sección D. Negociado 3. Serie III. Expedientes 1760.4.5. Libros de actas de sesiones 1864, 1865.



3. Nueva alameda

El 3 de Mayo de 1865, pocos meses después de la aprobación del plano del ensanche, cien vecinos, firmando en cuatro pliegos, se dirigieron al Ayuntamiento en solicitud de reforma del plano del ensanche, para formar una Alameda Central que una el paseo de Santa Catalina con el Puerto, enlazando agradablemente y con ventajas la población antigua y la nueva.

En estos pliegos se ven las firmas de Queheille, Zinza, Lizasoain, Pio Baroja (abuelo del escritor Pio Baroja), Xabier R. Ogarrío, Brunet, Siro

Alcain, José Gros, Lizarriturry, Rezola, Ascensio Martiarena, Antonio Minondo, Diaz de Güemes, Venancio de Bermingham, Rafael Soria.

Como respuesta a esta proposición, el día 11, 324 vecinos, firmando 12 pliegos, enterados de que otros quieren una Alameda de separación entre las dos poblaciones, reaccionaron estimando que una separación tan ancha, más de 50 metros, causaría un alejamiento en las relaciones y necesidades de la vida y el comercio menudo.

Además también aducen razones de inseguridad las noches de invierno, para atravesar dicho lugar. Teniendo también en cuenta el coste económico que supone al no poder edificar. Se oponen a esa reforma y que se lleve a efecto el plano inicial aprobado.

Figuran entre tantas firmas anónimas, las de Miguel Iribas, José Camio, Tomás Gros.

Se advierte en esta segunda relación de firmantes una señalada afluencia de vecinos del bajo pueblo, deduciéndolo de la caligrafía de sus firmas, habiendo 19 nombres por no saber firmar. La primera relación, además de los mayores contribuyentes, figuran vecinos de mayor cultura, según se aprecia por las firmas.

En sesión del 24 de Mayo fue tomado en consideración por el Ayuntamiento el proyecto de una paseo alameda, desde la Plaza Vieja hasta el punto llamado la Zurriola, y el Ayuntamiento desea saber la opinión de los mayores contribuyentes.

Para llevar a cabo la idea, sería necesario hacer uso del solar designado para teatro y de la manzana nº 1 de la zona del ensanche, sea que se adquiera por compra, sea que se haga la conmutación con otros terrenos propios de la Ciudad en la zona del ensanche

El Ayuntamiento considera este proyecto como una mejora, ora atendida al ornato, ora a la conveniencia del vecindario, ora a las reglas de higiene y salubridad, ora al gusto y adelanto de la época, tratándose de formar una nueva población. Acuerda convocar a los mayores contribuyentes, regla establecida por la ley para aceptar proyectos, para el lunes próximo, y se les consulte pidiéndoles su opinión.

La propuesta del proyecto se puso a votación y el resultado fue igualado. Ante esta disyuntiva, se acude al Gobernador, quien señala que el Alcalde decide con su voto de calidad. Así lo confirma también la Diputación.

El 31 de Mayo el Regidor Fernandez anuncia su dimisión, diciendo al Gobernador que siete Concejales han presentado la dimisión, por no estar conformes con la decisión del Ayuntamiento.

El 18 de Junio el Alcalde intima a los Concejales dimitentes la asistencia a la reunión que ha de celebrarse con los mayores contribuyentes.

En la sesión del 21 de Junio participaron:

El Alcalde, Tadeo Ruiz de Ogarrio. Teniente, Francisco Mendiola. Regidor Síndico, Jose Angel Lizasoain, Regidores, Domingo Lasarte, Diego Campion, Francisco Pablo Lopetedi, Fausto Echeverria.

Mayores contribuyentes. Jose Gros, Pedro M^a Queheille, Jose Maria Arcelus, Manuel Aramburu, Ignacio Alzola, Veremundo Aldaz, Francisco Lerchundi, Jose Angel Ibero, Francisco Ignacio Bengoechea, Eugenio Ripalda.

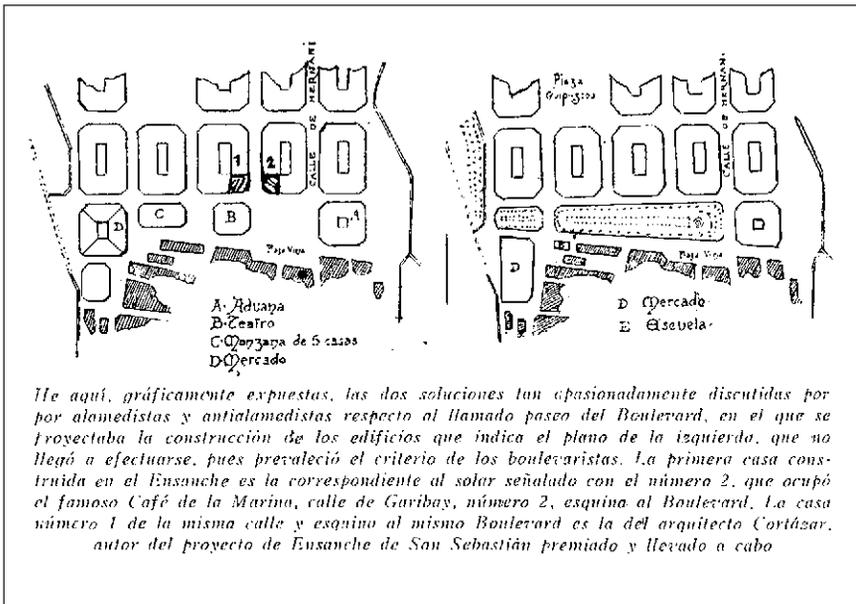
Se lleva a cabo la presentación a discusión de este proyecto ante los mayores contribuyentes, teniendo a la vista la exposición que vecinos de esta Ciudad presentaron el 3 de Mayo, proponiendo la nueva alameda.

Los mayores contribuyentes, oidas las razones del Ayuntamiento, que presenta las ventajas de esta Alameda, consideran que debe llevarse adelante el proyecto, pero con él desaparece la mayor parte del Paseo de Santa Catalina, por lo que debe suspenderse por algún tiempo la construcción de la manzana nº 1, que es la que más se introduce en este Paseo, y en su opinión, el Ayuntamiento debe procurar que se conserve el Paseo de Santa Catalina.

La Junta del Ensanche, vistas las distintas posiciones, hace resaltar. Dos parajes había antes, próximos a la población, que servían de recreo y puntos de expansión, y eran la pradera que seguía al glasis de la playa y el paseo llamado de Santa Catalina. Por el plano aprobado, toda la extensión de la pradera citada viene a servir para construir casas y lo propio sucede en la mayor parte del Paseo de Santa Catalina, en términos que la población se vería en la necesidad de pasar el puente de Santa Catalina y alejarse a distancias mayores Y sucedería todo lo contrario de lo que fuera de esperar, siendo así que los parajes cercanos y cómodos para el desahogo del vecindario, son tanto más necesarios cuanto más se extienda la población.

La Junta cree que es muy aceptable el proyecto de Alameda, que unido al paseo que se ha de formar en la extensión del murallón de la Zurriola, vendrá a formar un conjunto muy grato y sorprendente, tan propio de la época, tan deseable en una Ciudad fronteriza, dando prueba de cultura.

Tal es la opinión de la Junta, con la única excepción del vocal de la Junta, Antonio Cortazar, autor del plano del ensanche, quien protesta del acuerdo tomado y que se ejecute el proyecto tal como está aprobado. Presentará sus observaciones por escrito.



(AQ)

El 15 de Marzo de 1866, el Ayuntamiento presenta al Gobernador los antecedentes del caso.

Por el plano aprobado para el Ensanche de esta Ciudad, debe haber en parte de la Plaza Vieja, un jardín; en cierta distancia, en dirección a la Zurriola, un edificio aislado para teatro; a cierta distancia de éste, en la misma dirección, la manzana nº 1 para seis casas y pegante a la calle del Pozo, un edificio para Mercado.

El Ayuntamiento teniendo presente,

- 1º. que los espacios entre el Teatro y la manzana nº 1 quedaban unos solares yermos, 2º, que la calle del nuevo ensanche entre dichos edificios y la manzana al sur, quedaba reducida a sólo 10 metros de ancho,
- 3º. que la calle del Pozo resultaba de una figura irregular, mucho más angosta por el lado de la Zurriola que por la parte de la Plaza Vieja,
- 4º. que levantado el edificio del Mercado y las casas de la manzana nº 1 muy próxima, no quedaba amplia, libre ni desahogada la entrada en la Ciudad por el lado de la Zurriola,

- 5°. que respecto a la manzana nº 1, en todo caso no se trataba mas que de seis casas y que podría traerse el edificio del Mercado a la línea de casas de la calle del Pozo,
- 6°. que en estos terrenos quedaba como debe la entrada en la Ciudad,
- 7°. que supuesto en mucho tiempo no se construirá el Teatro, podría establecerse una Alameda, desde la Plaza Vieja hasta la muralla de la Zurriola, embelleciendo la población con una mejora, formando un punto agradable y útil de reunión para la antigua y nueva población.

Corroborar este pensamiento que por el nuevo ensanche desaparecen los anteriores paseos del Hornabeque, dentro de las fortificaciones, el de Santa Catalina, antes de llegar al puente de este nombre, el de la pradera, que seguía al glasis, el que existía desde la pradera hasta el arrabal de San Martín y el espolón del camino de Hernani, en igual longitud; de modo que el nuevo plano sólo ofrecía hasta el puente de Santa Catalina el único paseo del murallón de la Zurriola, y que el vecindario se veía en la necesidad de alejarse más.

Cuando el Ayuntamiento formuló este pensamiento y lo hizo público, no había dado aún principio la venta de solares en la zona de ensanche y no obstante no faltó quien tuviese el empeño intencionado de comprar solares de la manzana nº 1, para oponerse al proyecto de la Alameda.

Hacemos notar que la RO del 27 de Abril de 1864, deja en beneficio público lo que en el recinto de las fortificaciones deba ser calle, plaza o vía pública.

Los propios vendidos hasta ahora en la zona del ensanche, han importado 6.428.000 reales vellón, y conforme a las leyes vigentes esta cantidad ha de ser convertida en la renta consolidada del 3%.

Los compradores de la manzana nº 1 la han adquirido para pagar su importe en 20 plazos y 19 años, de modo que cada plazo es de 16.550 reales, que es lo que el Ayuntamiento tendría que dar cada año si, con la aprobación del proyecto, se le pone en el lugar y obligaciones de los compradores de la manzana.

Se presentará a la aprobación de los mayores contribuyentes. En sesión del 24 de Marzo, los mayores contribuyentes dan su conformidad, tanto a la Alameda como a los pagos establecidos para el terreno de la manzana nº 1.

En sesión del 27 de Marzo, los partidarios de la Alameda manifiestan que por el ensanche de la Ciudad han desaparecido ya el paseo de Santa

Catalina, el espacio de la pradera inmediata y el espolón del camino de Hernani; en fin, todos los que había antes de llegar al puente de Santa Catalina, y no es pedir mucho la Alameda proyectada, que con la del murallón de la Zurriola, es lo único que quedaría entre dicho puente y la Ciudad.

La dirección de la calle ni la cabida de los solares se altera, sino que en vez del vacío del terreno yermo que hubiera quedado hasta la manzana nº 1, causando una absoluta separación entre una y otra población, se da más valor e importancia a las propiedades que tiene fachada a ese parque; el arbolado hará más cómodo el paso de un lado a otro y estará mejor alumbrado que no habiendo Alameda.

El Sr. Cortazar no se conforma con el dictamen de la mayoría, aludiendo a que la Junta se compone de individuos del Ayuntamiento y falta independencia de criterio. Se le contesta rebatiéndole con argumentos contrarios a su exposición.

Se entablaron grandes y enconadas discusiones entre los Corporativos y vecinos, defendiendo con sus propias razones la realización o no de la Alameda. Incluso el Arquitecto Cortazar, defendiendo su proyecto y plano aprobado, se mostraba contrario a la Alameda.

Se presentó al público la correspondencia habida entre particulares enfrentados, desde el 31 de Marzo hasta el 17 de Abril, explicando y detallando las razones de unos y otros.

Se publicaron folletos por ambas partes con amplios textos; uno con 31 páginas y el otros con 51.

El historiador Angel Pirala añadía. Agrias discusiones en la prensa periódica, exposiciones con centenares de firmas dirigidas a las autoridades; apasionados los ánimos, rompiéronse antiguas relaciones entre familias, y con intransigente tenacidad por ambas partes, estuvieron separados mucho tiempo los boulevardistas y los antiboulevardistas, dándose el caso curioso de que construyeran sus casas en la Alameda varios de los enemigos de que ésta se hiciera⁵.

El Real Decreto del 29 de Mayo de 1866, aprobando la variación solicitada por el Ayuntamiento y declarando la Alameda como obra de utilidad pública, zanjó las discusiones, aunque no la suspicacia y el enfado de los adversarios.

5. ANTONIO PIRALA, *San Sebastián en el siglo XIX*. (Madrid 1900), p. 68.

RÉPLICA

A LA

CONTESTACION QUE HA MERECIDO EL FOLLETO

TITULADO

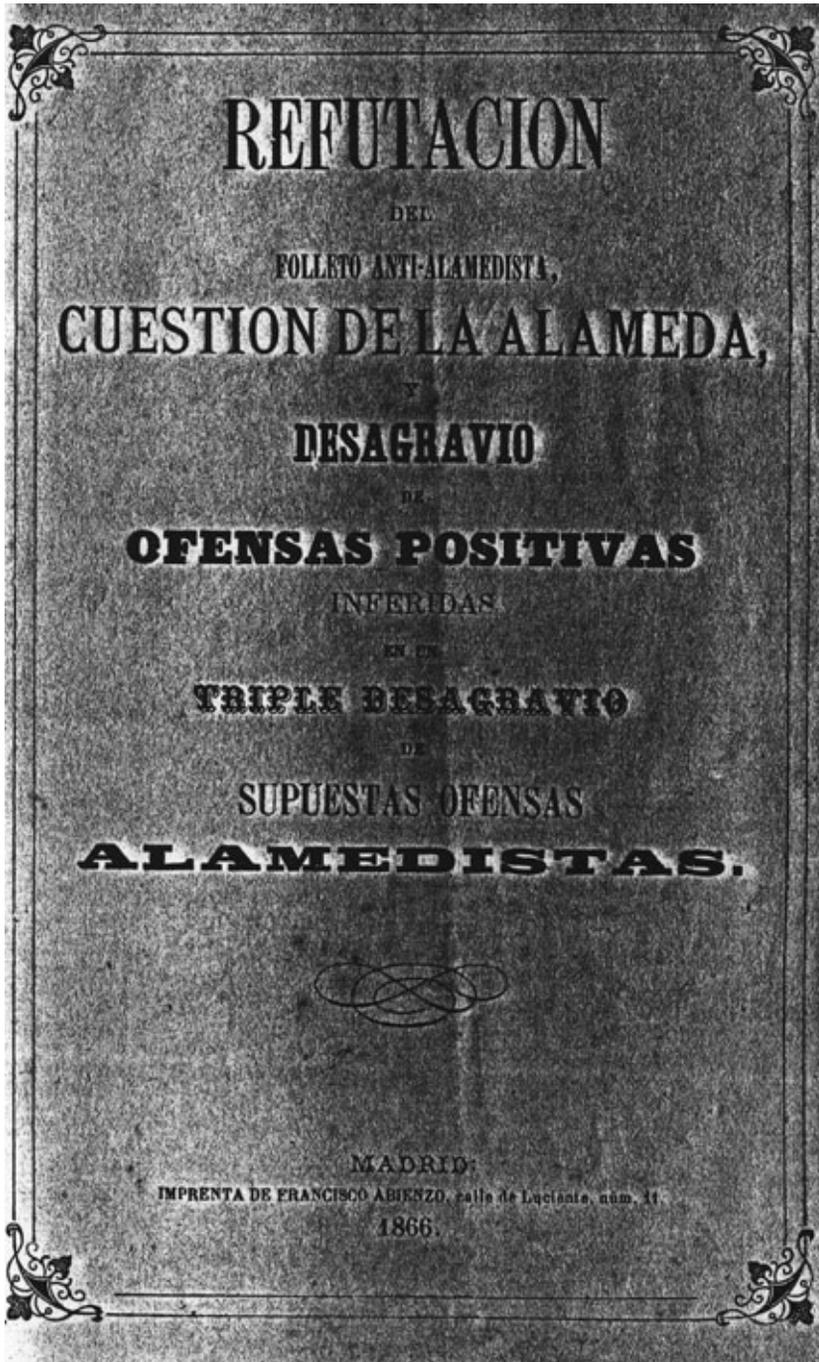
LA VERDAD DESNUDA,

*acerca de la proyectada alameda en la plaza vieja
de la Ciudad de San Sebastian.*



TOLOSA:

Imprenta de la Viuda de Mendizabal.



AL PÚBLICO.

A largas conversaciones y comentarios ha dado origen estos días el proyecto de conciliación iniciado por nosotros sobre la cuestión de la plaza. Como cuestión de interés público, el vecindario tiene el derecho de saber lo que ha pasado, y nosotros el deber de decirlo. Hé aquí las causas que han mediado en este asunto.

Señores D. José María Arrillaga.
D. Bernabé Aguirre.
D. José Angel Lizasoain.
D. Fausto Echeverría.
D. Julian Peña.
D. Joaquín G. Echagüe.

San Sebastián 31 de Marzo de 1866.

Muy Señores nuestros: cada día es mayor y mas grave la division de ánimos por la cuestión de la plaza, y urge ya restablecer la armonía en todas las clases del vecindario. Creemos que es un deber de patriotismo contribuir á tan noble propósito, y no vemos otro medio eficaz que el de una transacción digna y honrosa para todos. Esa transacción espontánea y popular sería preferible, por todos conceptos, á una solución oficial, cualquiera que ella sea, impuesta por la Superioridad, porque así quedaría el decoro del pueblo en el lugar que le corresponde, no habría vencedores ni vencidos, y desaparecería todo género de ulteriores desavenencias.

Dispuestos estamos por nuestra parte á ceder de nuestras opiniones

en obsequio al bien público; creemos que esta clase de concesiones, hijas de un desinteresado patriotismo, lejos de rebajar enaltecen; y por eso nos dirigimos á Vs. suponiéndonos animados de las mismas ideas y sentimientos.

El adjunto proyecto formula nuestras ideas que podrán modificarse ó variarse de comun acuerdo. Convenidos en la fórmula podremos llevarlo á la sancion de nuestros respectivos amigos y del pueblo todo, en la forma que se considere mas propia.

Somos de Vs. atentos S. S. O. R. S. M. — Ramon Fernandez. — Manuel Maximino de Aguirre. — Fermín Machimbarrena. — Antonio Cortazar. — Joaquín Elosegui. — José Luis Mercero.

Abundo en los mismos sentimientos que han movido á mis amigos á proponer la transacción que se indica. Como propietario de un solar en la manzana n.º 1, deseo que no sea este un obstáculo para cualesquiera transacción, y se puede disponer de él como de cosa propia. — El Marqués de Roca Verde.

Autorizado por el verdadero propietario del solar que aparece á mi nombre en la manzana n.º 1, me adhiero á la manifestación que antecede. — Por poder de D. Joaquín Aristeguieta, Francisco Echagüe.

Términos de la transacción.

1.º El jardín de la Plaza vieja, y el arbolado plantado en la misma plaza, en la vía frente á la esquina de Lasala, en el solar del Teatro, y en el del Mercado quedarán en la misma forma en que se han plantado.

2.º Podrá plantarse jardín al costado del de la plaza vieja en el espacio que media entre las dos hileras de árboles desde la calle de San Juan hasta el paseo de la Zurriola.

3.º En la manzana n.º 1 se edificará, estrechando esta manzana lo necesario para que deje á cada uno de sus lados una calle de doce metros de anchura.

4.º Se dejará al buen acuerdo de los tres propietarios de esta manzana el decidir el género de edificio, público ó privado, que se haya de erigir en ella, así como el entenderse respecto á la traslación de algun solar que pueda ser necesaria para que las cuatro porciones de D. Bernabé Aguirre se encuentren unidas.

5.º Cuando se abra la calle de la nueva zona que corresponde á la actual calle de Narrika, se dejará frente á la manzana n.º 1 la vía pública necesaria para la comunicación directa de ambas calles.

Los palabras sobre ese proyecto de conciliación. Su espíritu se reduce á respetar el jardín ya existente, y á edificar en la manzana número 1. Y no es altamente conciliadora, ple-

namente aceptable y conveniente esa solución?

El actual jardín es muy suficiente, es muy sobrado, no ya para las necesidades del día, sino para cuando la población tenga treinta ó cuarenta mil almas. Y ese jardín, para que llene las condiciones de un paseo interior, debe estar abrigado por ambos extremos, de los vendabales que le azotarán, y de los vientos del N. E. que lo harán frío y desabrido. Solo edificando en la manzana n.º 1 y en el solar de la Aduana podrá llenar estas condiciones: solo entónces prosperarán los árboles y las plantas: solo entónces habrá enlace entre las dos poblaciones que ahora se hallan separadas. Nosotros quisiéramos que se activara la construcción de la Aduana, que en la manzana n.º 1 se levantará un edificio público para la primera y segunda enseñanza, con bonita fachada, y si es posible, con arcos al rededor, que servirían admirablemente en las intermitencias de lluvia y buen tiempo, tan frecuentes en este clima. Entónces el paseo sería lo que debe ser: reuniría todas las ventajas que apetecen los unos, sin muchos de los inconvenientes que pueven los otros: tendría todas las condiciones de una conciliación honrosa para ambas partes y en alto grado conveniente para el vecindario. Porque á las ventajas que hemos enumerado y otras que callamos se agregaría la no despreciable de una economía de muchos miles de duros, que estamos seguros agradecerían los contribuyentes. Sin embargo, no lo han creído así nuestros apreciables contrincantes que nos contestan con la siguiente carta:

Señores D. Ramon Fernandez.
D. Manuel Maximino Aguirre
D. Joaquin Elósegui.
D. Antonio Cortazar.
D. Fermin Machimbarrena.
D. Luis Mercero.

San Sebastián 4 Abril 1866.

Muy Señores nuestros: antes de

contestar á la atenta carta que se sirvieron Vds. dirijirnos con fecha 31 de Marzo último, creimos conveniente y hasta indispensable convocar á los vecinos de esta Ciudad, cuyas ideas se hermanan con las nuestras en la cuestion que se toca en dicha carta, enterarles de su contenido y oír sus pareceres.

La reunion compuesta de un número considerable de vecinos se verificó antes de ayer: y en vista del unánime acuerdo tomado en ella, tenemos la honra de manifestar á Vds., que no se han equivocado suponiéndonos animados de sentimientos análogos á los consignados en su carta, respecto á las lamentables consecuencias de la deplorable discordia surgida en esta Ciudad, y atribuyéndonos deseos en que ciertamente abundamos de llegar cuanto antes á una solución satisfactoria.

En cuanto al medio que se sirven Vds. proponernos para conseguir tan laudable objeto, como quiera que le sirve de base una reforma ó modificación radical en la Alameda proyectada y llevada ya en parte á cabo, por el Ayuntamiento de esta Ciudad, abrigamos el convencimiento de que el exámen y admision en su caso, de dicha reforma, és de la única y exclusiva competencia de aquella Ilustre corporación.

Créeríamos ofender á Vds. si fuésemos capaces de acoger la idea de que se oculta á su aventajado criterio la fuerza y valor de cuanto acabamos de manifestarles: y en este supuesto nos permitimos indicar á Vds. que podrian, si lo estiman conveniente, dirigirse á el I. Ayuntamiento, cuyos acuerdos nos encontrarán siempre dispuestos á acatar y respetar como hasta ahora los hemos acalado y respetado.

Somos de Vds. alentos S. S. Q. B. S. M. — José María Arrillaga. — Bernabé de Aguirre. — Julian Peña. — J. de Echagüe. — José Angel Lizasoain. — Fausto Echeverría.

=====
A esta carta contestamos con la que sigue:

Señores D. José María Arrillaga.
D. Bernabé Aguirre.
D. José Angel Lizasoain.
D. Fausto Echeverría.
D. Julian Peña.
D. Joaquin G. Echagüe.

San Sebastian 6 Abril 1866.

Muy Señores nuestros: Nos hemos enterado, con toda la atencion que se merece, de la apreciada de Vds. de 4 del corriente, y nos congratulamos sinceramente por la solemne declaración que la encabeza.

Por ella vemos que Vds. se hallan animados de sentimientos análogos á los nuestros respecto á las lamentables consecuencias de la deplorable discordia surgida en esta Ciudad; que Vds., como nosotros, abundan en el deseo de llegar cuanto antes á una solución satisfactoria. Parece pues que estamos conformes en el fin, y solo discrepamos en los medios. Sobre esta discrepancia nos permitirán Vds. que, respetando su opinion, espongamos la nuestra con leal franqueza.

Nosotros creemos firmemente que no puede haber solución satisfactoria sin una prévia transaccion. La Autoridad podrá resolver, y si se quiere con el mayor acierto, el hecho material de la alameda, es decir, las dimensiones y la forma que esta ha de tener; pero mientras no preceda una conciliación, quedará siempre en pié el conflicto moral que todos lamentamos; quedarán vivas y subsistentes la division de los ánimos, el espíritu de bandería, el germen de discordia que corroe las entrañas del vecindario. Y esto es lo mas grave, porque mientras no se aunen las voluntades, San Sebastian no podrá marchar, con resolución y firmeza, por la senda que conduce á su prosperidad.

Ahora bien: Vds. que en un principio parecen aceptar, con pleno convencimiento, la idea de la conciliación, acaban por rechazarla virtualmente cuando proponen que nos dirijamos al Ilustre Ayuntamiento. La

razon es muy obvia. La conciliación, por su misma naturaleza, debe ser libre y voluntaria; debe nacer de un común acuerdo entre las partes desavenidas, no puede ser el fruto de una providencia de la Autoridad. La ley manda y obliga, pero no persuade ni concilia. La conciliación en el caso presente, debe ser hija de la abnegación y el patriotismo, y solo siéndolo, puede producir sus naturales efectos.

Y no cabe tampoco abrigar dudas sobre la competencia y derecho que, para este objeto, nos asiste á todos. Unos y otros hemos elevado exposiciones sobre la cuestión que se debate: nada se opone á que, poniéndonos de acuerdo sobre una fórmula de transacción, la sometamos respetuosamente al Ilustre Ayuntamiento. Entonces es cuando nuestra Autoridad popular, con libertad y desembarazo, podría tomar una parte activa y honrosa en la transacción, porque nuestros votos unidos serían los votos de todo el vecindario, y fuera dudar de la ilustración y el patriotismo de la corporación el suponer por un momento que no atendiera al voto unánime de sus administrados. Al Ilustre Ayuntamiento, como Autoridad, le correspondería entonces gestionar cerca del Gobierno para la sanción oficial de la conciliación; pero solo la iniciativa del vecindario puede llevar á cabo esa conciliación. Invertir este orden natural de dos cosas tan distintas, equivale, en nuestro concepto, á hacer imposible la transacción y á comprometer el prestigio del Ilustre Ayuntamiento.

Por lo demás dicho se está que nosotros, como Vds., respetaremos y acataremos la solución oficial, cualquiera que sea, pues precisamente venimos abogando siempre por la observancia de la ley.

Todas las ideas consignadas en esta carta, han merecido la aprobación unánime de un número muy considerable de vecinos de esta ciudad que al efecto se reunieron en junta general, y esperamos que, imitando nuestra franqueza, se servirán Vds. manifestar su opinión á sus attos. S. S. Q. B. S. M. Ramon Fernandez.—Manuel Maximino

no Aguirre. — Antonio Cortazar. — Joaquín Elosegui.—Fermín Machimbarrena.—Luis Mercero.

Esta carta recibió la siguiente respuesta.

Señores D. Ramon Fernandez.
D. Manuel Maximino Aguirre.
D. Antonio Cortazar.
D. Joaquín Elosegui,
D. Fermín Machimbarrena.
D. Luis Mercero.

San Sebastian 12 Abril 1866.

Muy Señores nuestros: enterados de la apreciable carta de Vds., fecha 6 del corriente, nos ocupamos de ponerla individualmente en conocimiento de nuestros amigos: y ese es el motivo de haber, contra nuestros deseos, tardado tantos días en contestarles.

Trasladamos á Vds. fielmente el parecer de los vecinos que hemos consultado y el nuestro, manifestándoles, aunque con mucho sentimiento, que no podemos aceptar el medio propuesto en las dos cartas para llegar á una conciliación; y reproducimos en todas sus partes el contenido de la nuestra del 4.

Nos fundamos para no aceptar el medio propuesto por Vds., en el carácter del conflicto surgido en esta Ciudad, pues lo consideramos de tal naturaleza, que debe tener término entendiéndose Vds. directamente con el Ilustre Ayuntamiento.

La idea que acabamos de indicar á Vds. se arraiga mas y mas en nosotros, porque comprendemos la conveniencia de robustecer el principio de autoridad, representado por las Corporaciones populares.

Esa idea debe tener cabida en su buen criterio, lo mismo que en el nuestro, tanto mas cuanto que todos, ó la mayor parte de Vds., han desempeñado esa honra y son llamados á desempeñar cargos municipales en esta ciudad, y Vds. convendrán con nosotros, en que las reuniones del vecindario, sobre todo siendo frecuentes, y con el objeto de intrinsecarse en asuntos de la exclusiva competencia de los Ayuntamientos, no son las vías á propósito para aumentar su prestigio.

Por último, para qué ocultarlo? En medio de la efervescencia de ánimos que Vds. son los primeros en reconocer en sus cartas, la reunion general que se desprende del medio propuesto por Vds. podría dar lugar á otro conflicto de consecuencias mas lamentables, que el que se trata de cortar, y la prudencia aconseja evitarlo.

Somos de Vds. muy atentos y S. S. Q. B. S. M.—José Maria de Arrillaga.
—Bernabé de Aguirre.—Julian Peña.
—J. G. de Echagüe.—José Angel Lizasoain.—Fausto Echeverría.

Hasta aquí las cartas. De ellas se desprende claramente que el proyecto de conciliación ha sido desechado bajo frívulos y especiosos pretextos. Vamós á analizarlos brevemente.

¡Principio de autoridad! ¿Quiéren nuestros apreciables contrincantes que les digamos nuestra opinión sobre este decantado principio de autoridad, que tanto se invoca, y que á veces tan lastimosamente se desconoce y se conculca? Pues se la diremos con toda franqueza.

El primer fundamento del principio de autoridad es el respeto á la ley. La ley obliga á todos: á la autoridad como á los particulares, y si cabe, aun mas á la autoridad porque esta al fin es la encargada de velar por su observancia, y se desautoriza para hacerla observar, quien empieza por infringirla. Por el contrario, cuando la autoridad se sujeta á la ley, todos siguen su ejemplo y aun lo mas discolos, respetan sus providencias. Podrá ser mala la ley y habr derecho para pedir su reforma; per mientras subsista, todos se inclinan ante la autoridad que empieza respetándola, para hacerla respetar. Así se robustece el principio de autoridad; porque entonces la autoridad es el órgano imparcial y sereno de la ley, de la ley que es la inteligencia sin la pasión. Pues bien, pod mos decirlo muy alto; desde que as mó en lontananza la lastimoso euesi- de la alameda, siempre hemos es do pidiendo la estricta observancia la ley; es decir, siempre hemos esta

Entendiendo el principio de autoridad bien entendido, y esto no con vanas palabras sino con hechos positivos. Otro fundamento de ese principio de autoridad es el respeto á la opinión. Cuando la ley calla, la autoridad debe inspirarse en la opinión, para satisfacer sus justas y legítimas aspiraciones: ser órgano de la ley y ser órgano de la opinión, hé aquí el doble deber de la autoridad. Por eso hemos insistido tanto en la conciliación. Hoy se halla el vecindario dividido en dos opiniones, ambas radicales: la Autoridad no puede complacer á la una sin disgustar á la otra. Nosotros queríamos fundir las dos opiniones en una, para que la corporación popular fuera el órgano y representante, no de una facción, sino de todo el vecindario. ¿No era este el medio mas eficaz de robustecer el principio de autoridad? ¿No tendrá mas prestigio el Ayuntamiento cuando represente la opinion general que cuando represente la opinion de una parcialidad? Y véase la contradicción de nuestros contrincantes. Dicen que todos reunidos no debemos dirigimos al Ayuntamiento, porque se trata de un asunto de su exclusiva competencia, y sin embargo nos aconsejan que nos entendamos directamente con ese mismo Ayuntamiento. ¿Como se concilian estos dos extremos? Si todos juntos no tenemos derecho, ¿cómo tendremos nosotros solos? ¿Como una parte del vecindario tiene mas derechos que todo el vecindario? Y á la contradicción se añade la inconveniencia. Se comprende muy bien, y fuera altamente laudable, que la autoridad popular viendo la conciliación de los ánimos, oyendo el voto unánime del vecindario, corriese un velo sobre lo pasado y se pusiera al frente de esa noble conciliación: pero sería algo, sería decoroso, que cuando no ha precedido la conciliación en el vecindario, el Ayuntamiento hiciera un cambio de frente y renegando de su conducta pasada, sucumbiera á las instancias de una sola de las partes? ¿si no accedía á esas instancias no respondería al grave cargo de que debe mantener viva la division, que

rehuye los medios de conciliación que se le proponen? Desengáñense nuestros apreciables contrincantes: ellos que tan celosos se muestran del principio de autoridad, del prestigio de la autoridad, han escogido el medio mas certero de poner á esa autoridad en un gravísimo conflicto.

Hay mas: ellos al censurar la intromisión del público en cuestiones que consideran de la exclusiva competencia de la corporación municipal, se han censurado á sí mismos: la primera exposición que corrió por el pueblo en los orígenes de esta cuestión lamentable, fué la exposición boulevartista. Si la intromisión del público en los negocios de interés local menoscaba el principio de autoridad, ellos empezaron por menoscabarlo: si hay algo de peligroso para el prestigio de la autoridad en el ejercicio del derecho de petición, ellos empezaron por ejercerlo; ellos nos enseñaron ese camino: mas todavía, ellos nos obligaron á seguirlo. La censura no vá pues con nosotros: si es motivada, se censuran á sí propios.

No han andado mas felices al pretender que las reuniones del vecindario, para tratar de sus propios asuntos, pudieran menoscabar el prestigio de la autoridad. Lo hemos dicho y lo repetimos: el mejor timbre, la mayor gloria de una autoridad popular es representar la opinion de sus administrados. Y esa opinion, para ser representada, debe tener sus medios de manifestación. Uno de esos medios, el mas usual y admitido, es el de las reuniones públicas. No pretendemos que se haga de él un uso indiscreto: no pretendemos que el pueblo viva en el foro: pero si hay algun momento solemne en que el vecindario está llamado á emitir su opinion, ya es ciertamente el momento que atravesamos. Si de algo nos debiéramos condoler, no es de las reuniones frecuentes, sino de la falta de reuniones, de la indiferencia y la apatía del público en los negocios que mas le interesan. Es un error creer que la autoridad puede y debe hacerlo todo; su carga es mas ligera, y su acción mas eficaz y bien-

hechora cuando la opinion le ayuda á llevar la una y á fecundar la otra: Además, recelar de las reuniones del vecindario en el siglo del libre examen, de la prensa libre y de los meetings, nos parece pura y simplemente un anacronismo, y á los anacronismos se contesta enseñando el calendario.

Tampoco estamos conformes en que la reunion del vecindario pudiera producir algun grave conflicto. En primer lugar, si no se queria esa reunion, podia evitarse fácilmente. Nosotros fuimos plenamente autorizados en la de nuestros amigos para llevar á cabo la transacción en los términos que pareciesen mas convenientes: lo propio podian haber hecho nuestros contrincantes. Y aunque se celebra la reunion ¿qué podia temerse? Estamos seguros que nuestros amigos no hubieran faltado en lo mas mínimo á la compostura y la moderación que ha hecho proverbial la sazón del vecindario: así lo demostraron en la reunion que celebramos, á la que asistieron mas de diez vecinos, sin que se oyera mas que una voz, la de la paz y el bien del pueblo. A fuer de locales, hacemos igual justicia á nuestros contrincantes y creemos que no hubiera sobrevenido ninguna de esas lamentables consecuencias que tanto han temido.

Concluimos pues por donde hemos principiado: la conciliación propuesta por nosotros ha sido desechada bajo pretextos frívolos y especiosos. Y preguntamos ahora. ¿Es esto lo que aconsejan la prevision, la prudencia y el patriotismo? ¿Es esto lo que reclama el interés del vecindario? El vecindario mismo, en su juicio imparcial contestará á estas preguntas. Nosotros hemos cumplido con nuestro deber; aguardamos tranquilos el fallo de la opinion.

San Sebastian 17 de Abril de 1866.
—Ramon Fernandez.—Manuel Maximino de Aguirre.—Antonio Cortazar.—Joaquin Elósegui.—Fermín Marchimbarrena.—Luis Mercero.

SAN SEBASTIAN.

Imprenta de Ignacio R. Baroja.

El Arquitecto Eleuterio de Escoriaza, determina el 19 de Junio de 1866. que los dueños de la manzana nº 1 son:

Solar letra A, adquirido por el Marques de Rocaverde
 Solar letra D, adquirido por Francisco Echagüe
 Solar letras BCEF adquirido por Bernabe Aguirre

El mismo Arquitecto expresa el estado de los solares de particulares que comprende el Mercado y la calleja contigua hacia el Norte, tal como se ha replanteado con la Alameda.

Zona militar	247,20 metros ²
Fco. Antonio Barandiarán	105,47
Sin nombre zona 347	164,60
Miguel Lardizábal	265,30
Miguel Lardizábal	155,74
Señoritas de Arribinaga	23, 53
	961,84 metros ²

El 20 de setiembre de 1866, el Gobernador oficia que, transcurridos con exceso el plazo de 15 días que fijé por edicto del 22 de Junio último, sin que hayan presentado reclamación alguna los propietarios de terrenos que han de ser expropiados para formar la Alameda, declarada de utilidad pública, declaro de necesidad la ocupación definitiva de los solares de la manzana nº 1.

Se les indica a los propietarios nombren peritos para realizar la transacción de su propiedad.

25 de Octubre. Expropiación forzosa y evaluación de los dos solares designados en el plano con las letras A y D de la manzana nº 1, propios del Marqués de Rocaverde y Francisco Echagüe. Reunidos con el Maestro de Obras elegido por los propietarios y el Arquitecto Municipal Eleuterio de Escoriaza.

Tasación solar D, de 280,60 m ² de Francisco Echagüe. Total	76.689,30
Rebaja por 18 plazos que quedan por pagar y quedan a cargo del Ayuntamiento	63.000,-
Liquido a expropiar	13.689,30
Confina por el Norte con la calle del Pozo, Este y Sur con los solares de Bernardo Aguirre y Oeste con pavimento público.	

Tasación solar A, de 220,50 m ² del Marques de Rocaverde. Total	55.276,42
Rebaja por 18 plazos que quedan por pagar y quedan a cargo del Ayuntamiento.	45.000,-
	<hr/>
Líquido a expropiar	10.276,42
Confina por el Norte y Oeste con solares de Bernardo Aguirre, por Sur con la calle de la Alameda y Este con calle Legazpi	

16 de febrero de 1869. La Comisión nombrada por el Ayuntamiento para la cuestión de la Alameda, manifiesta que este asunto ha tenido el triste privilegio de ocupar la preferente atención del vecindario, y de sembrar la discordia en su seno, apasionando los ánimos de tal suerte que, semillero de disgustos, es aún hoy en día, una rémora para iniciar y llevar a cabo cualquier proyecto o idea que se relacione con los intereses públicos.

No hay que reproducir la historia de tan cruda cuestión, ni conviene resucitar antiguas discordias. Los que suscriben, de acuerdo con las personas de verdadero patriotismo, deploran los males que ha acarreado y contribuirán cuanto esté de su parte a que desaparezca ese estado de cosas, a todas luces lamentable.

Ha llegado el momento de concluir con la cuestión de la Alameda, de manera que no lastime el amor propio de los que se han batido en uno u otro campo.

Para satisfacer a todos, la Comisión propone construir un gran edificio para Casino en la manzana nº 1 y pueda contentarse a todos y terminar con las discusiones. Pasan a explicar la posibilidad de esta obra.

Además adviértese que los terrenos del Estado, el Gobierno no hizo cesión del solar que estaba destinado para Teatro, y el Ayuntamiento está expuesto a que el día menos pensado se le reclame el valor de ese solar, que importaría una cantidad de gran consideración, que dañaría las posibilidades económicas del Ayuntamiento.

Esta es una de las primeras fotografías de la Ciudad de San Sebastian, privada de sus murallas. Aparece en ella la zona nordeste de la aglomeración urbana, la que dentro de las murallas estaba constreñida por las fortificaciones de la Brecha, y que exteriormente coincidía con ella el baluarte de Santiago.

Al fondo, a la derecha, la Posada del Santero. Junto a ella, una casa de cinco pisos que, en realidad los separa el espacio de la Plaza de la Brecha. A la izquierda las casas de la calle del Pozo.

La arboleda de la izquierda, bastante distante, aunque parezca lo contrario, de las casas del fondo, daba sombra al Juego de Pelota, fuera de la muralla y uno de los puntos por donde comenzó el derribo.

La foto está tomada desde un punto de la actual calle de Elcano⁶.



(AR)

Vemos las edificaciones reproducidas en la fotografía precedente, desde otro ángulo.



(AS)

6. TRISTAN DE IZARO, *Recuerdos de nuestra Ciudad, en 100 años de la CAM*, p. 62

Se aprecia el espacio ocupado antes por el espesor de la muralla y el Juego de Pelota, lo que en ella separa la calle del Pozo de los árboles de la izquierda que no se ven.

Se ve completa la fachada lateral del edificio llamado “Eche aundia” terminado en 1830 por el Arquitecto Pedro M. de Ugartemendia y destinado a Escuelas y Alhondiga. Se aprovecharon para levantarla materiales de la Vieja Casa Consistorial destruída en 1813, y piedra acarreada de las canteras de Uliá.

Entre ella y la primera casa de la calle del Pozo, a la derecha, un breve espacio da vista a la Plazuela de las Escuelas o de la Higuera.

Sobresale a la izquierda el Parador Real, más tarde Hotel Central, ocupando la esquina de la calle Igentea. De ésta se ven dos casas.

La foto presenta en su amplitud el campo de batalla entre boulevartistas y antiboulevartistas, polémica enconadísima que dividió en dos bandos a los vecinos, sobre si convenía interponer, entre la población antigua y la nueva una alameda, es decir si en ese espacio habían de construirse casas o plantarse árboles⁷.

* * *

4. Ensanche Cortázar

El mes de Julio de 1862, a la espera de la autorización por el Gobierno para realizar el derribo de las murallas, y con el deseo de hallarse preparado para cuando llegue el caso, el Ayuntamiento abrió un concurso para la realización del ensanche de la Ciudad, sobre las bases que se dieron a conocer.

Se eligió entre los presentados, el perteneciente al Arquitecto Antonio Cortazar, de cuya Memoria de fecha 8 de Noviembre de 1862 destacamos ciertos datos y particularidades. Este proyecto fue aprobado por RO. del 13 de Julio de 1863.

Según el plano, la superficie de la nueva población se distribuirá del modo siguiente:

Para edificios públicos	17116	
Para manzanas de casas	225814	242930
Plazas y plazuelas	34180	
Calles	197904	<u>232084</u>
Total de m ²		475014

7. TRISTAN DE IZARO, O.c. p. 62.

AMSS, Sección D. Negociado 3. Serie III. Expedientes 1760.7/ 1763.1.2.3

El enlace de la nueva población con la actual se realizará por la calle Mayor, una de las más importantes de la Ciudad, que es la que mejor cumple las condiciones que exige el programa. Se prolongará en línea recta y sin interrupción. Las calles de Narrica, Campanario y San Juan también tendrán su continuación, no en línea recta que es imposible, pero de una manera cómoda y natural para el servicio de la vía y de las casas.

La Plaza Vieja, considerada siempre como centro de desahogo y recreo para la población actual, su conservación nos parece utilísima y conveniente, ya por corresponder al enlace de la calle San Jerónimo, ya por situar en su alrededor algunos de los edificios que habrán de construirse, como son la Aduana nacional, el nuevo Teatro y varios edificios particulares de primer orden, además de jardines, fuentes o arbolado.

Enlazada así la nueva población con la actual, con calles rectas y prolongadas en sus extremos, con una gran plaza en el centro para desahogo y recreo.

Para resguardar la nueva población de los vientos del Nordeste, se propone interceptar estos vientos con las fachadas de las casas que han de estar expuestas a ellas.

Otro punto esencialísimo del programa es el enlace más cómodo y natural del puerto con la estación de la vía férrea del Norte. Es tan importante este enlace por cuanto se liga con la economía de los transportes, menor deterioro de las mercancías y comodidad del vecindario.

Podría arrancar desde un punto cualquiera de los muelles y siguiendo la dirección de la rampa de defensa de la batería de San Felipe, y al contacto del murallón situado entre la avanzada derecha y la casa de peaje del glasis, saldría a la actual plaza de toros, con una curva de 300 metros de radio, para desde este punto dirigirse a la estación.

También podría establecerse otro trazado como variante del primero que, partiendo desde los muelles y al 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 ferrocarril. 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 le extensión la vía y los trenes, sin riesgo ni molestia para el vecindario. Además serviría para separar la parte de población destinada a los bañistas, del resto de la población.

Respecto a las calles de la nueva población, hemos procurado marcarlas rectas y con todo el ancho suficiente para que la ventilación sea la más perfecta posible. Además de los paseos que se proponen a la orilla del río

Urumea, hemos demarcado una gran calle con árboles, de 35 metros de ancho que, partiendo desde la cabeza de puente de Santa Catalina, y atravesando toda la nueva población, termine en la rampa que conduce al arenal.

Esta gran vía, colocada en el centro de la población, además de servir de afluente a las demás calles, será un sitio abrigado y un paseo agradable para la estación de invierno. Van también marcadas otras calles de primer orden, de 20 metros de ancho, con árboles en los márgenes, que a 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 se halla distribuída en tres grupos distintos. Las calles del primer grupo tienen un ancho de 15 a 20 metros y las del segundo y tercer grupo, de 10 a 20 metros, según la situación de cada una.

En toda población algo considerable, las diversas clases del vecindario tienden, en general, a agruparse y localizarse en barrios distintos. Así se forman barrios de gente acomodada, barrios de obreros, etc. Considerada en este sentido la zona de ensanche de San Sebastián, creemos que sin exclusión ajena y por el curso natural de las cosas, tenderá a distribuirse en los tres grupos: el primero para la clase más acomodada del vecindario, el segundo para la población flotante, veraniega y de bañistas, el tercero para la clase artesana y obrera.

El primer grupo comprende el espacio situado al Norte y Levante del ferrocarril del muelle a la estación. El segundo grupo está situado haciendo frente a la bahía y playa del arenal, por el lado de Occidente, las vertientes del alto de San Bartolomé por el Mediodía, la calle que conduce a la Amara por el Oriente y el ferrocarril por el Norte. El tercer grupo, destinado a las clase obrera, comprende una porción de la parte baja del actual barrio de San Martín, la parte de Amara y la porción de playa comprendida en la parte meridional del ferrocarril.

Por lo dicho se ve que el grupo destinado a la clase más rica y acomodada del vecindario se halla situada en el centro de la población, al abrigo de los vientos, al contacto de la Ciudad actual, cerca de los paseos y puntos más concurridos, y separado de la vía férrea que ha de enlazar el puerto con la estación.

El grupo de la población flotante y de bañistas, se halla situado frente a la bahía, con vistas a la playa y arenal destinado a baños. La primera línea de casas de este grupo será deliciosa para la estación de verano, si bien estará más azotada en invierno por los vientos del Norte y Noroeste. Esta línea de casas tendrá cada una un jardincito por la parte de la fachada testera o a la que da a Oriente y Mediodía.

El grupo destinado a la clase artesanal y obrera, tiene su asiento en la parte baja del barrio de San Martín y en toda la parte meridional de la nueva población. Es el más defendido de los vientos malos, pero también el menos favorecido con buenas vistas. Requiere más ventilación y desahogo y por eso, además de los paseos naturales, lo hemos dotado de una gran plaza circular, y de otra para la feria de ganado que mensualmente se celebra en esta ciudad.

Creemos que de este modo, sin violencia ninguna y en beneficio común, se concilian los intereses y aspiraciones respectivas de las diversas clases que han de constituir el futuro vecindario de San Sebastian.

Para satisfacer las necesidades de habitaciones con libre acceso al aire, a la luz y al calor del sol, se estudia la construcción de manzanas de casas con patio central, estableciendo un Casino en una gran manzana, para la población flotante.

Señala también los edificios públicos necesarios. Un Mercado de comestibles en la Brecha; un Instituto con Escuela de Náutica y de Comercio, Escuelas de primera enseñanza y de párvulos. Proyecta en punto céntrico una plaza pública con arcadas. A esta plaza haría fachada un edificio público, que sirviera para Ayuntamiento y Juzgados. Un teatro que lo situaría con fachada principal a la Plaza Vieja. La Aduana en un edificio en contacto con los muelles y con la línea del ferrocarril que una el puerto con la estación. La Lonja o depósito de mercancías, cree necesario realizar dos.

La gran calle central con árboles que colocamos en el plano, no está resguardada en su entrada de los incómodos vientos del Noroeste y para defenderla, colocamos en su frente un edificio que podría ser una galería cubierta con tiendas o almacenes a ambos lados. Edificio que puede servir para reunión de bañistas, de estación de ferrocarril para la población, sin tener que ir a la estación principal, y como punto de abrigo, refugio y recreo de la gran calle central

La Ciudad actual se surte por el río Urumea de leña, carbón y hortalizas. Cuando se haya canalizado el río y se inutilicen los puertos que hay ahora, habrá necesidad de otros y así se han proyectado unos muelles en la parte meridional de la nueva población.

Propone un gran lavadero público en la cuenca situada en el barrio de la Amara, al fin de la colina de San Bartolome

En el programa se señala una Capilla, ocupando el actual Campo santo, que no le parece adecuado por hallarse en uno de los extremos de la población, aunque le parece oportuno levantar un Templo en un punto céntrico y cómodo para el vecindario.

Aunque no se hace mención en el programa, de hospitales y píos establecimientos, cree que deben realizarse fuera de la zona edificable, pues requieren locales muy espaciosos y bien ventilados

Sobre parques, jardines y paseos públicos, aduce que la zona del ensanche, por la configuración del terreno, es bastante limitada. Que se espera que la población de San Sebastian. se incrementará, por lo que más bien faltará espacio para edificaciones. Además todos los alrededores de San Sebastian son pintorescos y en muchos de ellos se pueden establecer jardines y parques en mejores condiciones que dentro de la zona del ensanche, y por eso hemos creído que debíamos distribuir con justa medida el espacio destinado a jardines, plazas y paseos.

San Sebastián ha de ser un pueblo esencialmente mercantil y no ha de serlo porque lo haya acordado el Ayuntamiento, sino porque así lo exige su situación topográfica, su historia, su situación presente y su porvenir. Por eso interesa mucho no reducir demasiado el espacio edificable.

Por ello hemos proyectado un hermoso paseo de circunvalación o boulevard con arbolado, por toda la parte de Oriente a Mediodía de la nueva población; en su centro una gran calle o paseo con árboles en toda su extensión; en su enlace con la población actual un jardín bastante espacioso; además una plaza central con soportales o arcos y varias otras plazas y calles con árboles esparcidos en los distintos barrios del ensanche.

Si a esto se agrega el actual espolón sobre la playa y bahía, el paseo llamado de Atocha y el de las Puertas Coloradas, creemos que la nueva población reunirá todos los sitios de desahogo y recreo apetecidos.

En cuanto al alcantarillado, propone la construcción que partiendo del límite del murallón de la Zurriola, en contacto con el Mercado, venga a la plaza que se forma en la actual Plaza Vieja y desde este punto, en dirección perpendicular, termine en el río Urumea.

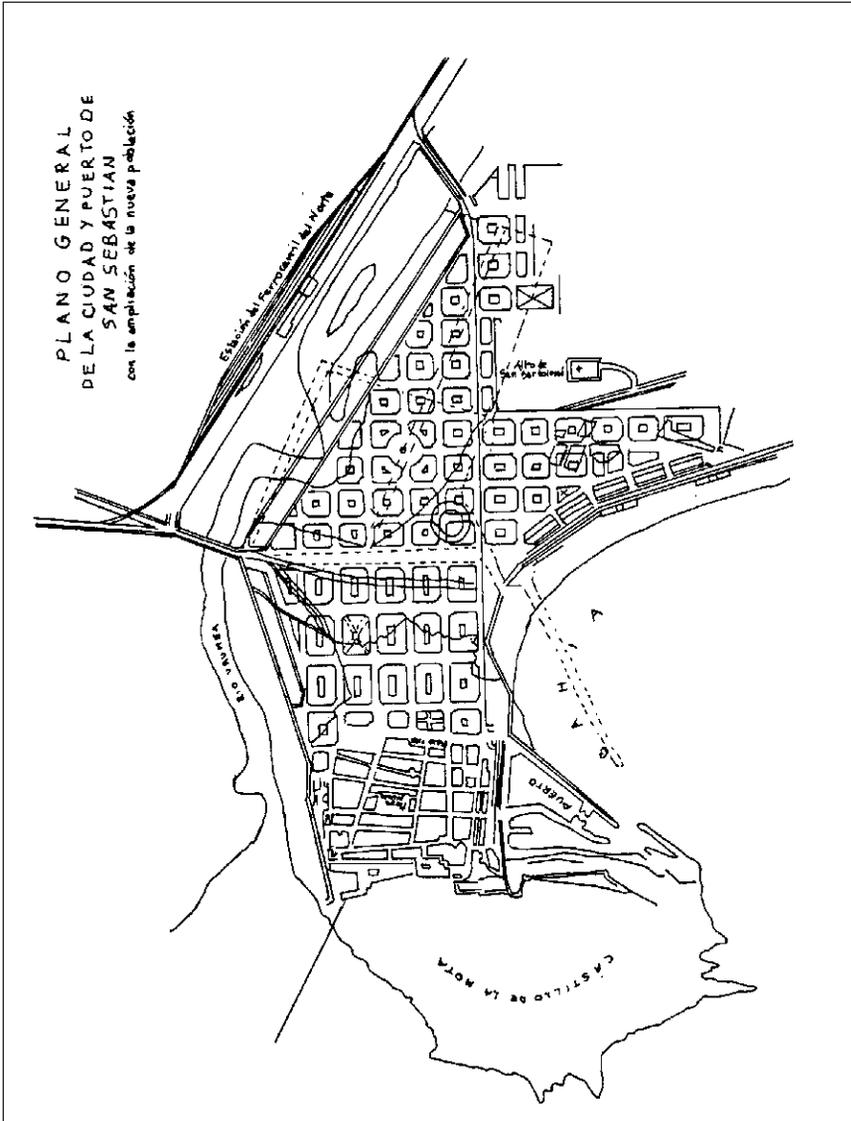
Por las condiciones económicas del pueblo y sus obligaciones, San Sebastián no es ni podrá ser en mucho tiempo una gran población. Con recursos proporcionales a su vecindario, no ha parecido oportuno proyectar obras monumentales y costosas. Hemos renunciado a lo que más vista y atractivo hubiera podido dar, pero en cambio se ha servido a los intereses de la población para más seguro y sólido futuro⁸.

23 de Diciembre de 1862. Elegidos los proyectos de ensanche presentados a concurso, resultaron el primero con el lema "Porvenir" de Antonio Cortazar y el segundo "Valladolid" de Martín Saracibar.

8. ANTONIO CORTAZAR, *Memoria descriptiva del proyecto de ensanche de S.S.* (SS. 1864), p. 23.

Ambos planos pertenecen ya al Ayuntamiento, y como dijo la Comisión muy acertadamente en su acta del día 13, puede la Corporación Municipal formar con los dos planos uno solo, que llene sus deseos.

Acuerda se lleve a efecto la modificación y se le encarga a Antonio Cortazar el trabajo.



(AT)

Proyecto de Ensanche de A. Cortázar



Arquitecto Antonio Cortazar Gorria

Nació en San Sebastián en Enero de 1823 y falleció

El 9 de Junio de 1884, a los 61 años de edad.

Realizó estudios en San Sebastián y Bayona.

Ingresó en la Escuela de Arquitectura de Madrid
en 1843 y terminó la carrera en 1850.

Se estableció en San Sebastián. Como Arquitecto

Municipal realizó el puente de Santa Catalina y

el proyecto del ensanche de San Sebastián después

del derribo de las murallas, ensanche que lleva su nombre

(AU)

Uno de los puntos esenciales del programa de Antonio Cortazar, de acuerdo con la voluntad de desarrollo de un futuro del comercio donostiarra, lo constituye el enlace del puerto con la estación del ferrocarril del Norte, mediante un ferrocarril de vía estrecha y ámbito local, según los dos trazados proyectados por Cortazar.

Afortunadamente ninguna de las dos soluciones se llevó a efecto, al advertirse los cambios que las actividades económicas de San Sebastián estaban sufriendo y el desarrollo del veraneo, a medida que se fue construyendo el ensanche.

El declive del puerto donostiarra en su vertiente comercial y el traslado de gran parte de sus actividades a Pasajes, hacían innecesaria esta vía interna, que de haberse realizado, hubiera supuesto una barrera a la urbanización y hubiera roto el equilibrio fisionómico de San Sebastián⁹.

12 de Agosto de 1863. D. Fermín Lasala dice que el Gobierno adjudicará al Ayuntamiento terrenos edificables suficientes a cubrir, al precio de 6 reales el pie, el importe de los desembolsos del Ayuntamiento en el derribo de las murallas, explanaciones, etc., aplicando un interés del 6% hasta la adjudicación de solares edificables.

También cederá al Ayuntamiento la extensión de las calles y plazas en el ensanche, en la zona comprendida en las fortificaciones, a uno o dos reales el pie, en solares edificables, hasta cubrir el importe del desembolso al 6%

Se acuerda enviar telegrama a Lasala. Aceptada la idea si se acepta el precio de solares indicado.

El 9 de Setiembre de 1863 se comunica que ha sido devuelto el plano de ensanche de esta Ciudad, dirigido a la Superioridad para su aprobación. Se admite como anteproyecto y se indican las alteraciones que han de introducirse en él para que quede de proyecto definitivo.

Se encarga al Arquitecto Cortazar realice las modificaciones.

El 9 de Diciembre Cortazar ha concluido las modificaciones encargadas por la Junta Superior. Por si todavía expresan otras modificaciones, se acuerda que Cortazar pase por Madrid y presente allí el plano.

El 14 de Mayo de 1864, la Junta Consultiva de Policía Urbana y Edificios Públicos del Ministerio de la Gobernación del Reino, emite informe relativo al plano de ensanche de San Sebastián.

Examinado nuevamente el proyecto enviado por esa Corporación, éste satisface las observaciones de la Junta, reformando el plano primitivo en el que se aprecia la importancia de las mejoras en él introducidas.

En general nada tiene que objetar sobre la mayor parte de la Memoria; sin embargo no puede convencerse de que sea eficaz la colocación de

9. MARIA JESUS CALVO, *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*. (SS 1983), p. 67,68.

manzanas frente a las bocacalles que miran a la bahía para resguardarlas del viento; sea cual fuere su dirección; cuando es fuerte, aunque con desigual intensidad, se siente en todas las calles, cualquiera que sea el rumbo de éstas y la dirección del viento.

Los beneficios problemáticos o por lo menos escasos de la disposición que se discute, tendrían lugar durante un número de días relativamente limitado al año, mientras que el inconveniente de interceptar la vista agradable al mar de todas las calles que miran a la bahía sería constante para todos los del año; por estas razones es preferible la disposición reformada.

La Junta aprueba definitivamente el proyecto de ensanche según el plano modificado, firmado en 15 de Febrero de este año 1864, con la sola indicación de que se ensanche algún tanto la plaza circular que se proyecta y podría afectar la forma rectilínea, y que se supriman por lo menos las manzanas pequeñas señaladas con la letra X. El número de pisos, altura mínima de estos, la superficie descubierta de las manzanas y demás condiciones de edificación serán los prescritos en el citado Real Decreto de 6 de Abril de este año.

Procede declarar que los trabajos del Arquitecto Antonio Cortazar constituyen un proyecto de ensanche realizado con esmero e inteligencia, y así se haga constar y se le comunique para su satisfacción.

Por RO del 11 de Octubre de 1864 se declara de utilidad pública el ensanche según el plano de Cortazar modificado. Autoriza al Ayuntamiento para que delibere y ponga ya el proyecto de reglas para el número de pisos, altura máxima de estos y demás condiciones.

El Ayuntamiento acuerda que Antonio Cortazar lo realice.

Ultimado como queda el proyecto del ensanche y aprobado, ha llegado el momento de marcar con estacas los parajes hasta donde llega la nueva población, a fin de que se trasladen a los puntos convenientes los puestos de administración y vigilancia de impuestos y arbitrios.

En 1864 al derribarse las murallas, se trabajó hasta dejar raso el espacio ocupado antes por los muros del recinto y las fortificaciones exteriores. Según la situación de hoy, serían todas las manzanas comprendidas entre el Boulevard, la calle Legazpi y Andía, además de la Plaza Guipuzcoa y el Parque Alderdi eder. Todo quedó aplanado en breve tiempo.

El trazado del ensanche Cortazar comenzaba con una zona de edificios públicos en lo que hoy es Boulevard. Entre la prolongación de la calle Mayor y la bahía, un enorme edificio, la Aduana, que dio nombre a la nueva calle, posterior calle de Hernani. Debido a la polémica de la nueva



(AV)

Explanada tras el derribo de las murallas



(AX)

Vasto arenal de lo que será el parque de Alderdi Eder,
calle de Hernani y terminación de la Avenida

Alameda, el ensanche quedó en suspenso, así el terreno que después sería el Parque de Alderdi eder, la calle de Hernani y la terminación de la Avenida¹².

El proyecto y obra iniciados por Cortazar, fueron complementados por los Arquitectos Jose Eleuterio de Escoriaza y Jose Goicoa. Eran de menor importancia, pero de una mejora sensible del plano primitivo, referidos tanto al trazado de calles como a la localización de edificios.

Respondían a las preocupaciones para lograr una ordenación racional del suelo y a la previsión de las necesidades de la nueva sociedad. Pero todas eran de menor importancia, sin producir cambios esenciales, ni en la estructura ni en la morfología presentes en el espacio aprobado en el ensanche¹⁰.

El 19 de Noviembre de 1864 se recibe RO para la creación de una Junta de Ensanche, según la ley del 29 de Junio de 1864. El día 29 se forma esta Junta, constituída por:

Pedro Brunet. Alcalde
 Teodoro Ruiz de Ogarrio. Concejál
 Jose Galo Aguirresarobe. Concejál
 Jose Miguel Labaca. Abogado.
 Manuel Matheu y Fort. Licenciado en Medicina
 Antonio Cortazar. Arquitecto
 Manuel Aramburu. Elegidos por la mayoría
 Eugenio Ripalda. de propietarios de la zona de ensanche.
 Francisco Mendiola. Por los del interior de la población.

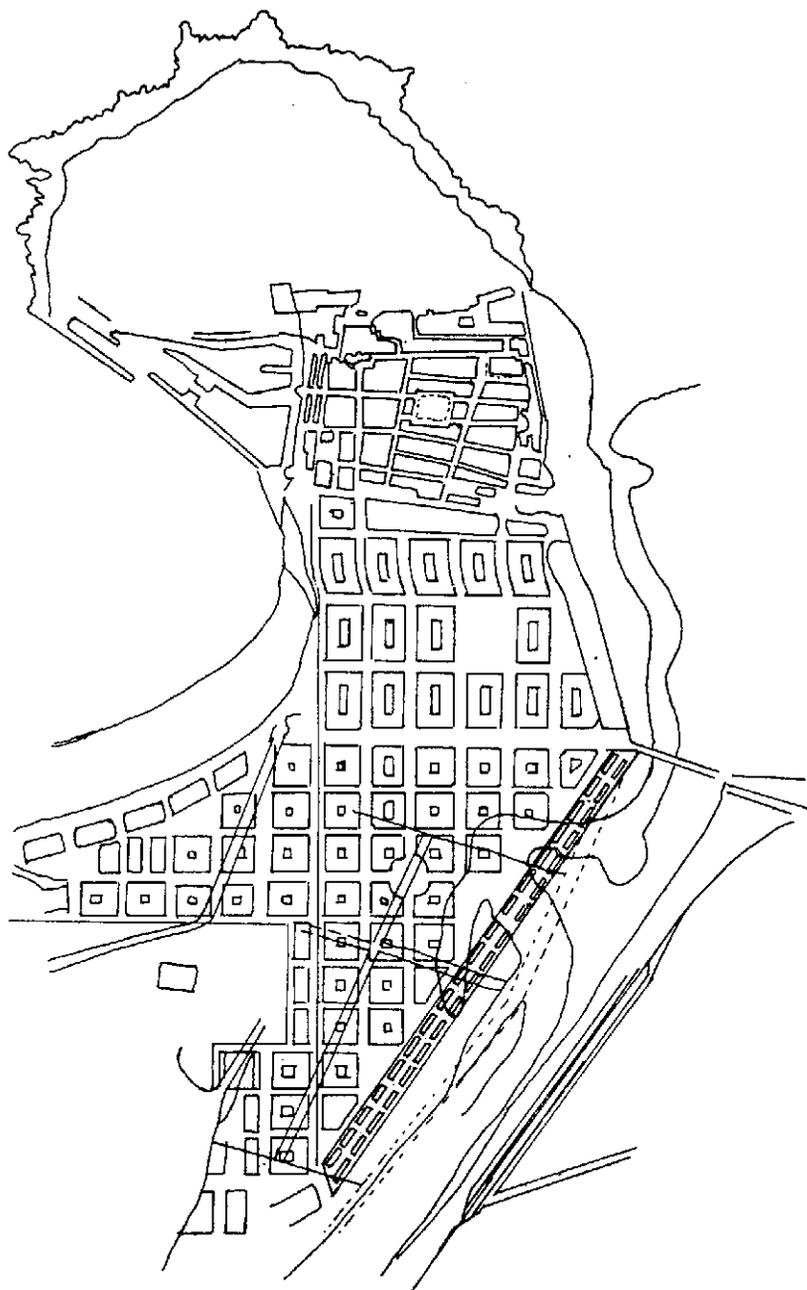
El 14 de Marzo de 1865 el Ayuntamiento se dirige a la Reina. Ha llegado el momento de poner en venta los terrenos del ensanche. Parte de esos terrenos era la pradera de paseo y desahogo de este vecindario, hasta el barrio de San Martín, que queda ahora dentro de la nueva población.

Solicita que faculte al Ayuntamiento para que pueda proceder a las enajenaciones en pública subasta. El Ayuntamiento entregará los rendimientos al Estado, limitándose a pedir a su tiempo la equivalencia del valor, según las leyes.

El 5 de Abril la Subsecretaría del Ministerio de Hacienda expresa que no hay posibilidad de acceder a lo pedido por el Ayuntamiento, para la venta de los terrenos del ensanche de esta Ciudad, porque como propiedad del Estado, no puede separarse de lo prescrito por la ley general.

10. MARIA JESUS CALVO, o.c., p. 78.

12. TRISTAN DE IZARO, o.c., p. 66.



(AY) Plano del Ensanche de San Sebastián, tal como quedó en el replanteo sobre el terreno de A. de Escoriaza. Recoge la idea del Boulevard de Saracibar y las modificaciones propuestas por el Gobierno Civil y la Junta de Policía Urbana de la Ciudad

El Ayuntamiento dice que hará una nueva gestión a fin de que puedan anunciarse las ventas.

El 19 de Abril se confirma con nueva gestión las grandes dificultades para conseguir la venta de terrenos en la zona del ensanche. El Ayuntamiento renuncia a toda nueva gestión.

Anuncio el 12 de Abril para todo el que se considere con derecho a alguna parte del terreno donde no haya casas construídas, desde el parque de Santa Catalina y crucero de la nueva carretera, hasta las casas de San Martin, presente los documentos que acrediten su propiedad.

El 31 de Mayo el Ayuntamiento puntualiza que el 9 de Noviembre de 1864 consignó cual era la conducta para atender a los gastos de obras del ensanche.

Que se valdría el Ayuntamiento de los sobrantes de su presupuesto de ingresos y gastos, de los recursos que le proporcionará la venta de los solares propios, comprendidos en la zona del ensanche. Y si para imprevistos fuese necesario recurrir a otros medios, adoptará sus disposiciones, dando cuenta a la Diputación para su aprobación.

Existían en Depositaria el 1º de Mayo, 120.600 reales, cubiertos los gastos, incluso de varias obras del ensanche. Con otras partidas de liquidación, el saldo probable será de 153.828 reales. De esto se ha de dedicar al ensanche 148.228. Podría haber un resto de 5.600 reales.

Para nota de presupuesto de venta de solares que han sufrido retrasos y otras obras, pide a la Diputación autorización para tomar 500.000 reales al 5 o 6%, respondiendo con los sobrantes del presupuesto, como hasta ahora, con los valores que se le han de entregar de terrenos propios que se vendan, y sin aumentar impuestos.

El 18 de Junio solicita el Ayuntamiento a la Diputación la autorización para tomar la cantidad antes indicada de 500.00 reales. Los mayores contribuyentes dan su conformidad a la petición.

El 13 de Setiembre se recibe oficio del Capitan General del distrito, fecha 5, dando cuenta de la RO del Ministro de la Guerra. Se dispone que no sirva de obstáculo la RO de la Reina del 30 de Mayo último para que puedan venderse los terrenos que fueron glasis de las fortificaciones de la plaza de San Sebastián, pero dejando terreno suficiente para Campo de instrucción, de acuerdo con el Ramo de Guerra.

El 25 de Setiembre de 1865 se da principio a la edificación de casas en la nueva zona del ensanche.

Esta fotografía muestra una de las primeras casas del ensanche. La que hará esquina de la calle Garibay y el Boulevard. Casa de D. Martín Oteiza, proyectada por el Arquitecto Galo Aguirresarobe.



(AZ)

Los jardineros cavan el inhóspito subsuelo para arrancar los árboles muertos y plantar nuevos plantones.

Al lado opuesto de la bahía, junto a la playa, la carretera de Andoain. Más arriba la de Hernani, más alta aún, trepando hacia la cumbre, el camino viejo llamado “la barranca de Aldapeta” y junto a ella, alzándose en el altozano “Alchuene” la casa del gran dosnostierra Siro Alcain¹¹.

7 de Noviembre de 1865. Quejas del Ayuntamiento sobre la proposición del Comandante de Ingenieros de privar al Ayuntamiento de la pradera que él considera suya; se quiere obligar a facilitar un Campo de maniobras para la tropa. La inquietud de la amenaza es de tal magnitud, pues los terrenos vendidos en la pradera para edificios de casas, es lo que formaba la esperanza mayor para contar con recursos para el costo de las obras públicas.

Se presenta minuta al Ministro de Hacienda.

11. TRISTAN DE IZARO, *Recuerdos de nuestra Ciudad*, o.c., p. 63.



(BA) Vista de las primeras casas del Ensanche. La de la derecha, antiguo Café de la Marina, fue la primera en construirse; la de la izquierda, casa del Arquitecto don Antonio Cortázar. al fondo, la arboleda de la carretera general, después Avenida de la Reina, más tarde Avenida de la Libertad y actualmente Avenida de España. (Grabado de Ángel Pirala, inspirado en la fotografía de uno de los primeros aficionados donostiarra, don José Rodrigo Mutiozábal)

El 7 de Marzo de 1866 ante el ofrecimiento del Ayuntamiento, el Capitán General del distrito, da su aprobación al cambio de terreno que se le propone para Campo de maniobras.

En diversas fechas, a lo largo del año 1866, el Ayuntamiento ha propuesto varias localizaciones: la zona comprendida desde la calle del Cuartel hasta la bajada del arenal de la Bahía y desde la prolongación de la Calle Mayor a la muralla. En otra fecha ofrece el arenal entre la vía ferrea del Norte y el paso llamado de Atocha y la Casa Torres. No se llega a ningún acuerdo.

Ante el gran interés del Ayuntamiento por liberar la pradera para construir edificios y sus inútiles ofrecimientos de otros terrenos, insiste con fecha 10 de Mayo de 1871, ofreciendo al Ramo de Guerra un campo permanente de maniobras en los arenales del Antiguo, con cuya cesión quedaría libre el actual campo, donde también el Estado podría construir edificios.

A lo largo del año 1871 el Ayuntamiento sigue insistiendo sobre este último ofrecimiento. El acuerdo llegó a realizarse en 1872, cediendo el

Ayuntamiento además de los arenales del Antiguo, dos edificios en la Plaza de Guipúzcoa.

El 21 de Febrero de 1868, el Ayuntamiento somete a la Diputación, con objeto de obtener permiso para ejecutar en el ensanche las obras que en el mismo constan, contratando al efecto un empréstito de 700.000 reales, al tipo máximo de un 6%

La Junta ha prestado su acuerdo a esta iniciativa del Ayuntamiento.

En la venta de solares no se pudo hacer uso de toda la zona disponible, hasta que se resuelva lo relativo al puerto proyectado en las marismas del Urumea, conforme a la RO del 2 de Agosto de 1864.

1 de Setiembre de 1868. A causa del derribo de las murallas y del plano de la nueva población, quedarán incluidos en el área de edificación varios solares de pertenencia particular, situados la mayor parte en lo que fue Barrio de San Martín.

Los propietarios de esos solares, imposibilitados de disponer de ellos, recurren al Ayuntamiento solicitando que se les reconozcan los terrenos que poseían y se les indemnice o compense su valor en solares edificables o en metálico.

Siendo la reclamación justa, el Ayuntamiento acordó proceder al deslinde y amojonamiento de cada terreno por peritos nombrados por las partes. El Ayuntamiento se encargó de formar un plano con detalle de cada terreno.



(BB)

Celebradas varias juntas con los interesados, se conformaron casi todos. La Junta da su aprobación y que las expropiaciones se realicen de acuerdo con los interesados, a fin de evitar trámites en los expedientes.

Aun no se había cubierto de casas la primera zona del ensanche, la parte situada entre el Boulevard y la Avenida, cuando se iniciaban ya las construcciones en la parte meridional de ésta. Se dividía en dos amplias zonas; por un lado hacia la calle de los Baños y la playa y San Martín

Por la otra orilla izquierda del Urumea: Amara, nombre de un pequeño caserío situado detrás de San Bartolomé, junto al de "Arroca" y al lugar de las monjas.

La calle de Vergara fue una de las primeras de este ensanche. Vemos en la foto los cimientos de la casa de esa calle que hará esquina con la Avenida de la Libertad.

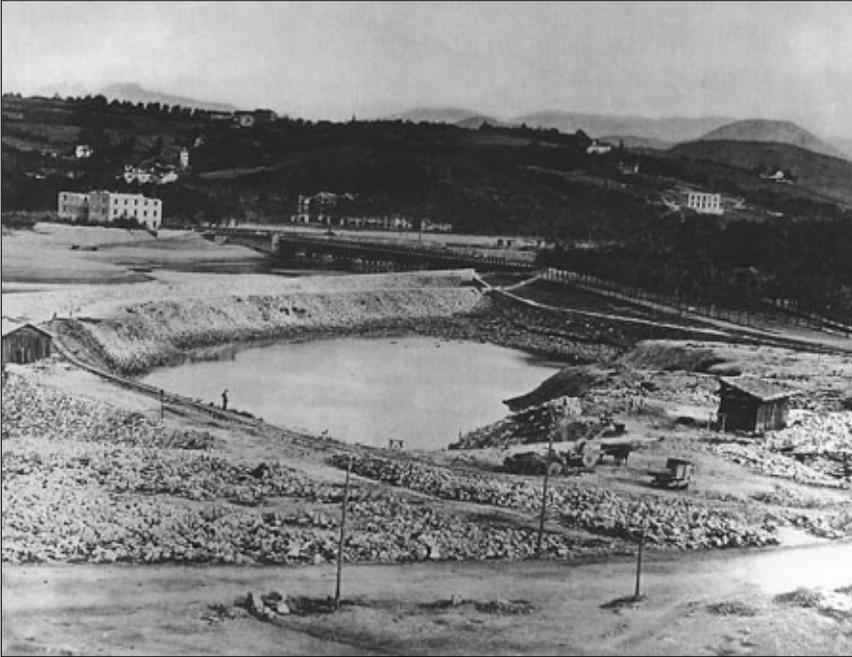
En la margen opuesta de la foto, la Estación del ferrocarril del Norte. Encima el Palacio de Alcolea, hoy clínica Quirón, a la derecha, y villa Triana a la izquierda. Junto al meandro del Urumea, el caserío Torres.

Después, durante unos quince años, permanece el río en las posiciones que ocupa en esta fotografía. Las sucesivas construcciones hacia el sur, son posteriores a 1885¹³.



(BC)

13. TRISTAN DE IZARO, o.c., p. 66.



(BD)

Puente y Paseo de Santa Catalina, trazado de la calle Legazpi. Vista tomada desde los restos del Cubo Imperial. La ensenada abierta entre la Ciudad y el barrio de Santa Catalina, ha sido ya cerrada. Se ve a la derecha el final del Paseo del mismo nombre que conducía al puente y carretera de Francia, desde la salida izquierda del Hornabeque. Arenas del río y playa de Gros y escombros de las murallas y fortificaciones, sirvieron para su relleno.

El muro de contención del paseo presenta un ángulo bien visible que hoy se halla bajo tierra, a mitad de la distancia entre la esquina de las calles de Santa Catalina y Camino y las verjas del Hotel María Cristina.

En los altozanos del fondo se ven albeir los caseríos Concorro, Anchume y Capitanene a la izquierda y Olibasene y Atabalero a la derecha¹⁴.

14. TRISTAN DE IZARO, o.c., p. 65



(BE)

A ritmo tan veloz se verificó la construcción de casas en el ensanche, que pronto el Urumea fue un tope a la expansión. Pero el río era intocable, era el vestigio, estancado entre trámites de un sueño: hacer de San Sebastián un gran puerto. Pocos veían otro porvenir que el comercial

Tal como se ha detallado en la parte dedicada al río Urumea, el ingeniero Estibaus en 1857, planteó el proyecto de convertir el puertecito de Santa Catalina, en un gran puerto junto a la estación del ferrocarril.

Toda la amplitud del Urumea, vista en la foto, serían dársenas y muelles, comunicados por el mar por un canal que desde la actual Plaza de Cervantes, (en la Concha) cruzaría hasta el mercado de San Martín, entonces río.

Por eso, desde la demolición de las murallas, estaba suspensa la venta de aquellos terrenos. Pero el insospechado avance del ensanche, arolló las ideas mercantiles y a la par el proyecto de docks en el Urumea. Se acudió al Regente del Reino y se alzó aquella suspensión en 1870. El muro había de cerrarse en el plazo de seis años pero la ampliación del plano del ensanche y las circunstancias bélicas de esos años, obligaron a solicitar prórogas. Por fin, en 1888 se iniciaron el saneamiento y el relleno del río.

Esto motivó que las edificaciones se aglomeraran hasta el mismo talud del río¹⁵.

15. TRISTAN DE IZARO, o.c., p. 67.

CALLE DE HERNANI

Esta calle que primero se llamó de la Aduana, porque en ella estaban los edificios de la Aduana y las Lonjas, posteriormente, en Setiembre de 1875, a requerimiento de gran número de vecinos, el Ayuntamiento cambió de nombre por el de Hernani, como memoria y recuerdo de la devastación que sufría esa villa, a consecuencia del sitio puesto por los carlistas en la segunda guerra civil.

El 17 de Mayo de 1871, los propietarios de terrenos en la manzana que era destinada a Aduana y que el Ayuntamiento obligaba a los compradores de la manzana a que se construyeran los edificios con arcos por todos los lados, los propietarios consideran inútiles los arcos por el Norte, Sur y Poniente, y piden al Ayuntamiento que sólo lleven arcos por el Oeste.

El Ayuntamiento está de acuerdo y que solo lleven arcos por la parte del Boulevard y calle de la Aduana, hasta la Avenida de la Libertad.

21 de Agosto de 1872. Se tienen noticias que SM. el Rey, trata de construir en esta Ciudad un chalet de residencia veraniega. Se acuerda ofrecerle gratis el terreno del Ayuntamiento en el campo provisional de instrucción de la tropa. Los asociados contribuyentes prestan también su conformidad.

El 5 de Agosto de 1876, la Comisión de Obras de este Ayuntamiento, en unión con el Arquitecto Jose Goicoa, ha estudiado detenidamente la mejor aplicación que tendrían los terrenos que resultan sin inmediata aplicación todavía, en el campo de maniobras. Opina la Comisión que la mejor de todas las soluciones, sería convertir todo ese terreno en parque y jardines públicos, que transformarían ese hoy árido emplazamiento en lo que comunmente se llaman Campos Eliseos.

Dos grandes dificultades se oponen a esa realización: la primera, grandes sacrificios a la Ciudad, que tendría que prescindir del valor total de los terrenos, además de los gastos para dejarlo como parque y jardines.

Otra dificultad mayor, la cesión por parte del Gobierno de todos los solares que en principio se aprobaron para edificaciones; esa concesión debería obtenerse en las Cortes; y conocido el estado actual del Tesoro de la Nación y de la opinión pública en todo lo relativo al país vascongado, sería mas que dudosa la sanción de las Cámaras al otorgamiento de semejante solicitud y contenido. (Era el tiempo de la segunda guerra carlista)

Puesto que los terrenos, según el proyecto ya aprobado, han de ser vendidos por el Estado en el próximo otoño, la Comisión no ve posible llevar a efecto el proyecto ni anular la realización de la calle Hernani. El proyecto actual se basa en que todo el costado que falta por edificar, ha de ser

unido a las calles transversales con otros arcos análogos a los que se construirán en la Plaza de Guipúzcoa.

Las arcadas serán cómodas para los transeúntes del Boulevard a la Avenida en el invierno, al abrigo del viento, y la sombra en verano para los que se dirijan a la playa desde la vieja población, y su aspecto será grandioso en el conjunto de toda la vía.

La Junta propone que la calle Hernani sea una vía de 44,70 metros de ancho, diferenciada de la Avenida de la Libertad cuya anchura es de solo 35 metros. El paseo estaría en el centro, con tres o cuatro hileras de árboles y no pegante a la acera. Las casas que deberían construirse serán de 25 metros de fondo, con dos fachadas, con vistas por un lado al mar y otra al paseo de la calle Hernani.

De este modo el actual ensanche estaría rodeado de cuatro paseos; el Boulevard, Paseo de Oquendo, Avenida de la Libertad y de Hernani.

Que se proceda sin pérdida de tiempo a obtener el permiso del Gobierno, pues el Campo de maniobras debe venderse en Octubre próximo.

El Sr. Cordoba manifiesta su opinión contraria a la modificación. Que la autorización del Gobierno tardará mucho tiempo y mientras tanto permanecerá el terreno estéril y desnuda la explanada del antiguo Campo de maniobras, con gran perjuicio de los intereses de la Ciudad.

El Sr. Brunet le contesta y el Sr. Cordoba dice que semejante paseo no llenaría las condiciones de tal, ni en verano ni en invierno, porque en verano sería excesivamente cálido y en invierno completamente sombrío y húmedo. Interviene también el Arquitecto Cortazar y se discute sobre solares, edificios y paseos.

Considera el Presidente suficientemente debatido el punto y vista la divergencia de opiniones, se somete a votación. La pregunta fué ¿Se aprueba el proyecto de reforma de la calle de Hernani presentada por el Ayuntamiento?. Cuatro señores dijeron sí y tres no. Queda aprobado el proyecto.

NOTAS al proyecto de modificación de la Calle Hernani.

La superficie edificable del campo de maniobras, exclusión hecha de los patios centrales de las manzanas, y comprendiendo los arcos que en el piso bajo han de ser de dominio público, es de 14.760 m².

Construyendo en él casas con vistas al mar y a un ancho paseo, han de ser buscadas y preferidas a todas las demás, para fondas en las que pueden disponerse habitaciones de verano e invierno, por su magnífica orientación, con una considerable valoración de esos terrenos.



(BF)

Con las modificaciones introducidas resultan 18 solares en lugar de los 44 anteriores, con una superficie de 7876,10 m².

Pertenece al Estado en la antigua disposición	9415	metros
Pertenece al Ayuntamiento en la antigua disposición	<u>5345</u>	
Total	14760	
Con la modificación que se propone, del Estado	5312,60	
Del Ayuntamiento	<u>2563,50</u>	
Total	7876,10	
Terreno destinado a paseo	6883,90	
Terreno destinado a edificaciones	<u>7876,10</u>	
Total	14760,-	

El 18 de Setiembre de 1876, el Ayuntamiento se dirige al Ministerio de Fomento.

Que los terrenos correspondientes al Estado suponen 4101,40 metros, deberían ser aplicados para la vía pública que comprende el paseo y el espacio de los arcos

Este sacrificio oneroso para la Hacienda, se compensaría por el mayor valor de los terrenos para edificar y las casas serán mejor valoradas, por tener vistas al mar y a un paseo.

Suplican la cesión para uso público en la calle Hernani de todo el terreno del Estado que sea necesario.

El 29 de Diciembre se recibe la aprobación del Ministerio de Fomento.

El 10 de Enero de 1877 el Ayuntamiento se apresura a encargar 400 olmos a los viveros de la Diputación de Guipúzcoa en Alava, quien se los cede gratuitamente, para plantarlos en el paseo de Hernani, pendiente de construir.

Los letrados advierten al Ayuntamiento que, para impulsar la propuesta y conseguir la cesión de los terrenos gratuitamente y no por tasación, es recomendable instruir expediente de declaración de utilidad pública.

Los Arquitectos Nemesio Barrio y Jose Goicoa, el Ingeniero de Minas Serafin Baroja y otros técnicos en sus especialidades, dan al Ayuntamiento su opinión favorable al proyecto de la calle Hernani.

Carta al Ministro de Hacienda el 31 de Enero de 1877.

El 29 de Diciembre último se ha aprobado el proyecto de modificación de la calle Hernani. Con esta reforma se conseguirá abrir una vía pública de 44 metros de anchura en vez de los 15 que en principio se señalaban. Las casas que se construyan en frente de las actuales estarán sostenidas sobre unas elegantes arcadas que permitirán el paso a la Concha, sin sufrir molestias de sol en verano y los inconvenientes del invierno, para el tránsito por aquella parte de la población.

Pero para la realización del punto, se necesita ocupar una zona de terreno de unos 4101 metros pertenecientes al Estado. Si supone considerable sacrificio esta cesión por parte de Hacienda, se compensaría sobradamente la pérdida con el considerable aumento del valor de los solares.

En efecto, las casas que allí se construyan tendrán un fondo de 25 metros, con vistas por una parte al mar y por la otra a un paseo de primer orden, en vez de la calle adonde antes tendrían fachada.

Suplica el Ayuntamiento cedan para el uso público de la calle Hernani, aprobado por RO, todos los terrenos del Estado que sean necesarios.

En informe de los Arquitectos Nemesio Barrio y Jose Goicoa del 7 de Mayo, aluden a la Ciudad de San Sebastián como ciudad de recreo y dicen que sería delicioso pero de gran dificultad, conseguir un paseo de árboles a las orillas del mar y sobre la misma playa. San Sebastian necesita un paseo donde en la época de mayores calores, la gente que va y viene del baño se preserve del sol.

El proyecto de la calle Hernani pone en comunicación la Ciudad toda con la playa, que es el punto de recreo. Este paseo quedará comprendido entre dos filas de construcciones, de modo que es más bien una plaza o mejor aún un boulevard. Las casas proyectadas en la calle Hernani tendrán vistas a ese paseo y vistas al mar.

La ventaja de las arcadas en el piso bajo queda demostrada, pues en invierno hay días que el viento tiene una fuerza tal que es imposible atravesar el espacio que media entre la vieja y la nueva ciudad.

El 12 de Mayo de 1877 el Ayuntamiento se dirige al Gobernador Civil, presentando el proyecto sobre el terreno que se pide al Estado, que ha de quedar para uso público y solicita su gratuidad, pues si el Municipio tuviese que abonar el importe de la tasación de los solares, no podría soportar dispendio tan grande, abrumado como está aún bajo el peso de las obligaciones de todo género a causa de la guerra civil última.

El Gobernador contesta que no ha lugar.

El 30 de Junio de 1879, el Ministerio de Fomento deniega la petición del Municipio y deberá pagar los terrenos en tasación pericial, y denegando la pretensión del Ayuntamiento de obligar a los compradores a renunciar porción alguna de terreno para soportales.

En Enero de 1881, por mediación y requerimiento de personalidades de San Sebastián en Madrid, se sabe que los Ministros de Fomento y Hacienda, recomiendan eficazmente a la Dirección de Propiedades y Derechos del Estado, sobre la petición del Ayuntamiento de San Sebastian, relativa a la cesión por el Estado a este Municipio, de los terrenos de Alderdi eder.

El 16 de Agosto de 1881 se recibe RO del día 3 que dice:

En vista de la instancia del Ayuntamiento del 19 de Febrero de 1880, solicitando la cesión de los terrenos del Paseo Alderdi eder, por haber garantizado la entrega de los edificios que con destino a oficinas del Estado están construyendo en la capital, y resultando que por RO del 14 de Mayo de 1878, se cedieron al Ayuntamiento los terrenos comprendidos en el antiguo campo de maniobras, que constituían tres manzanas señaladas con la letra A y los numeros 6 y 7. Que por RO del 7 de Marzo y 24 de Mayo de 1879 fue aceptada la proposición del Ayuntamiento y se le autorizó a construir dos edificios con destino a oficinas de Hacienda, Gobernación y Fomento en la Capital.

Que del depósito que el Ayuntamiento hizo en la Caja General de Depósitos el 29 de Marzo de 1880, de 50 títulos de renta, por dos millones quinientas mil pesetas, que al precio medio de cotización de aquel año daban un efectivo de 384.340 pesetas, cuyo valor aumenta desde entonces, está cubierta con exceso la suma de 392.387 pesetas importe de los terrenos cedidos.

Que con los dos mencionados edificios que pueden quedar concluidos a fin del presente año, están garantizados suficientemente los intereses del Estado, no solo con la fianza constituida por el Ayuntamiento, sino también con la próxima terminación de los dos edificios que han de ser propiedad de aquél.

Se dispone entregar al Ayuntamiento de San Sebastián, los terrenos que le fueron cedidos por RO del 14 de Mayo de 1878, a condición de que la entrega de los dos edificios, completamente terminados, ha de hacerse antes del 31 de Diciembre próximo.

El Ayuntamiento recibe con satisfacción la noticia y que pase a la Comisión de Obras para que, tras su estudio, proponga lo más conveniente.

ENSANCHE CORTAZAR

Proposición presentada por el Concejal Sr. Acha el 24 de Enero de 1881.

Dadas las especiales condiciones de construcción y desarrollo urbano y de vitalidad de que goza esta Ciudad, conviene modificar el plano del ensanche de la misma, haciendo que en los terrenos que han de ganarse al mar, con la construcción del murallón de la Amara, se prohíba la edificación de casas de la forma y altura del resto de la población nueva, y edificar para ser habitados por familias de residencia temporal, para llevar una vida de campo y de estío.

Hacen falta en la Ciudad pequeñas casas de campo, rodeadas de jardines, para hacer vida independiente y de campo y no de ciudad, como sucede actualmente en esta ciudad.

Esta es la causa de que numerosas familias vayan en la temporada de verano al extranjero, donde encuentran villas y chalets, que en esta ciudad echan de menos.

En San Sebastián, excepto el agua y el aire, nada nuevo encuentra el forastero, el cual no hace mas que pasar de una calle a otra, de una casa de su ciudad a otra, cuando precisamente el que vive todo el invierno en una gran población, busca en el verano una vida libre y de campo.

Tomando en consideración la proposición del Sr. Acha, acuerda el Ayuntamiento pasarlo a informe de la Comisión de Obras y Arquitecto Municipal.

El 6 de Mayo, la Comisión ve con interés la proposición del Sr. Acha, mas sería esta una nueva modificación de las ordenanzas de edificación, y variación del plano del ensanche, en el que podrían introducirse ligeras modificaciones, cuales son las de dar mayor ensanche a algunas de las calles paralelas a la Avenida y dar mayores proporciones a la plaza circular proyectada.

No era posible preveer un tan rápido incremento de la población en tan corto espacio de tiempo y por tanto es necesario ir pensando en las reformas que la práctica aconseje.

Convendría discutir esas y otras reformas y llevarlas a la aprobación del Municipio.

El historiador Jose Luis Banús expresa su opinión sobre este punto que coincide y amplía lo resuelto por la Comisión de Obras.

Lo bien pensado del plan de ensanche de Cortazar, la fidelidad con que fue llevado a la práctica y el relativamente corto plazo en que fue erigido el nuevo casco urbano, es lo que dará a esta parte de la Ciudad la regularidad y empaque moderno que la caracteriza.

A ello contribuyó ciertamente, en gran medida, el haber coincidido su construcción con el período de prosperidad y crecimiento demografico que registró toda Guipúzcoa, a partir de mediados del siglo XIX, como fruto de una serie de factores coincidentes: la paz, el crecimiento demográfico, la creación de la industria moderna, la apertura de nuevas vías de comunicación, concretamente el ferrocarril que llega a San Sebastián en 1858, y el traslado de las aduanas de la línea del Ebro a la del Bidasoa¹⁶.

16. JOSE LUIS BANUS, *El San Sebastián de antaño*. (SS 1988), p. 94.

El 23 de Abril de 1881, el Arquitecto Jose de Goicoa, presenta una extensa Memoria, de la que entresacamos:

El rápido desarrollo de la Ciudad ha obligado a su Municipio a instalar de manera provisional algunos servicios importantes, y las crecientes necesidades han aconsejado nuevas reformas.

Los edificios públicos proyectados no se han podido construir en los puntos designados, y se ve el Ayuntamiento en la necesidad de marcar en el plano de ensanche otros emplazamientos.

La manzana destinada para Instituto y Escuela de Náutica y Comercio, fue suspendida y convertido aquel espacio en jardín, sin que se haya cuidado de destinar otro punto para tan importante establecimiento. Hoy se halla instalado en unos edificios sin las debidas condiciones.

Las cárceles están en malas condiciones, y en su punto está acordado por la Junta de Cárceles y el Ayuntamiento, construir un importante edificio. Es necesario destinar otro punto.

En la manzana que se destinaba a Juzgados y Ayuntamiento, se está construyendo el Gobierno Civil, Diputación y Escuelas. Es necesario para las Escuelas, construir con amplitud escuelas de párvulos con jardines y demás adelantos modernos.

La Escuela de Artes y Oficios de reciente fundación, exige también un local apropiado para instalar clases y talleres propios de esta clase de establecimientos. En la nueva plaza en que figuramos la Escuela de Artes y Oficios, sería conveniente destinar otra manzana para biblioteca y museo municipal, visto el gran incremento y concurrencia que hoy asiste a la pequeña biblioteca del Ayuntamiento.

La disposición que hemos dado a estos edificios en la plaza central, contribuirá a que sean de carácter monumental. En el centro podría establecerse un jardín botánico. Esta plaza era nueva en el plano aprobado e indicamos mayor ensanche y desahogo.

Entre la Ciudad Vieja y la Avenida de la Libertad están el parque de Alderdi eder, el paseo del Boulevard, la Plaza de Guipúzcoa y el paseo de la Zurriola, mientras que en la otra parte no son tantos y tan grandes los espacios sin edificar. En el que es hoy parque de Alderdi eder estaban proyectadas las lonjas o almacenes y es necesario fijar otro punto para ellas.

El movimiento mercantil aconseja que estos establecimientos se coloquen cerca de la estación y ningún punto más apropiado que el que indicamos, pues estando dentro de la Ciudad, se halla también cerca de la Estación, de la que solo les separa el río Urumea, y sobre el que será necesario echar un puente que ponga en comunicación la estación del ferrocarril con toda la parte Sur de la Ciudad.

En el plano de ensanche se indicaba un solar para teatro, que no se ha construído. Creemos que este edificio debe construirlo la iniciativa particular en el punto que la práctica enseñe.

Se observará que todas las manzanas que dan sobre la ría están rodeadas de jardines. Se ha debido a la necesidad que se va sintiendo que se construyan casas aisladas para una sola familia, como en San Juan de Luz, Biarritz y otros pueblos veraniegos.

San Sebastián por su hermoso clima, bello paisaje y suave temperatura, debe y puede aspirar, no solo a que sea residencia en estación estival, sino también invernal, y en este último caso es todavía más necesaria la construcción de chalets para particulares. Ya en pequeña escala se ha hecho esto en el paseo de la Concha, pero están tan batidas por los vientos del mar, que en invierno son incómodos. Pero la misma forma del paseo parece aconsejar que se hagan en él esas construcciones.

Esa misma circunstancia es favorable para estas construcciones ligeras, de aspecto risueño, que han de dar al Paseo del Urumea un aspecto verdaderamente de población de recreo y condiciones de tal.

Dichas construcciones con jardines contribuirán a hermosear esta parte de la Ciudad. Al extremo del Paseo fijamos también una manzana para un embarcadero. En esa manzana podría establecerse la construcción de un abrigo de arcadas para los días de lluvia.

Aprobado el emplazamiento para una nueva parroquia, lo indicamos en el plano.

Detrás de la Cárcel proyectada, iría un espacio o plaza para la feria de ganado que aquí se celebra mensualmente.

El 11 de Mayo de 1881, el Arquitecto Antonio Cortazar participa haber visto el plano modificado y pide se remita al Gobierno de la Provincia, para determinar si se han observado las formalidades vigentes en las alteraciones admitidas en su primitivo proyecto, aprobado por el Gobierno. Y si las modificaciones han sido aprobadas por el Ministerio de Fomento.

En una nota explicatoria del 28 de Mayo se señalan:

- El plano del ensanche fue aprobado por RO de 13 de Julio de 1863
- La modificación introduciendo el Paseo de la Alameda, el 29 de Mayo de 1866.
- El encauzamiento del Urumea y modificación de planos, el 5 de Abril de 1873.
- La modificación de la calle Hernani ensanchándola y fijando una Alameda en su parte Occidental, el 29 de Diciembre de 1876.
- Ceder terrenos de las manzanas 6 y 7 de la calle Aduana para convertirlas en jardines, el 14 de Mayo de 1878.

El 21 de Octubre de 1881, el Sr, Echave propone se proceda a la reforma del plano del ensanche, según lo proyectado por el Arquitecto Ayudante Jose Goicoa.

Antonio Cortazar acepta con mucho gusto que, de acuerdo con la Junta de Obras y demás dignos compañeros Arquitectos, procedamos a la reforma del plano oficial del ensanche de esta Ciudad.

20 de Diciembre de 1882. La Comisión de Obras y el Arquitecto Jose Goicoa, celebraron conversaciones con Antonio Cortazar, éste autor del primitivo proyecto de ensanche y aquél del proyecto de modificación que se trata de hacer en él.

Posteriormente Goicoa manifiesta que el proyecto de modificación se había hecho teniendo presente las indicaciones que anteriormente había hecho Cortazar. Pero que éste se hallaba resuelto a hacer todo género de oposición, aunque reconoce que caben en su plano modificaciones, pero se opone por amor propio.

Que el Ayuntamiento debió comentar este punto con Cortazar y Goicoa en la reunión de hace año y medio. Pero Goicoa dice hoy que debe prescindir por completo de Cortazar para estudiar y realizar el proyecto de modificación, ya que este Señor quiere sacrificar el interés del pueblo a sugerencias de amor propio

Que el Ayuntamiento encargue a los Arquitectos Municipales formar un nuevo proyecto, inspirándose tan solo en los intereses de la población y teniendo presente el ensanche acordado de las calles San Marcial y del Principe y la expropiación y derribo del monte de San Bartolomé.

Así lo acuerda el Ayuntamiento.

Memoria del Arquitecto Jose de Goicoa el 19 de Febrero de 1883

Vuelve a insistir sobre la necesidad de viviendas aisladas, según explicó en la anterior Memoria de Abril de 1881, así como también las ideas sobre edificios públicos.

El ensanche proyectado en las márgenes del Urumea se presta perfectamente a este objeto de viviendas aisladas. Resguardado de los huracanados vientos del NO, que son los que aquí más imperan, será esta parte de la Ciudad la más solicitada en la estación invernal. Estas villas o chalets irían rodeados de jardines, cuyas verjas conservarían la alineación de las calles.

La última manzana del extremo Occidental se modifica porque para emplazarla habría que hacer en el cerro en que está situada un desmonte de 16 metros de altura y sostener las tierras con un muro que sería de feo aspecto.

En la forma propuesta, la calle transversal tiene un acceso más directo y puede el terreno del cerro venderse para una casa de campo.

Una rampa y escalera da acceso a la carretera de Hernani, facilitando las comunicaciones de la playa con la parte de Amara.

El cerro de San Bartolomé, por sus especiales vistas, se presta a construir en él un jardín que sería un verdadero belvedere.

Dos puentes que podrían ser de hierro, establecerían fáciles comunicaciones entre la Ciudad y la estación del ferrocarril, dedicado uno de ellos solo a peatones.

El 10 de Diciembre de 1890, el Alcalde Victor Samaniego comunica que la terminación del ensanche de esta Ciudad por el Barrio de San Martin, con la necesaria reforma del trazado de las vías públicas y manzanas de dicho barrio, es una de las necesidades más apremiantes del Municipio, dado el incremento que ha tomado la edificación en dicho barrio, y para evitar los conflictos que surgen con los propietarios.

Se ha diferido mucho el ensanche por esta causa. Dos medios se ofrecen para ello: el ordinario de la expropiación y el de “compensaciones”. El primero es el más sencillo, pero exige un desembolso que hoy no puede soportar el erario minicipal. El Ayuntamiento se decide por el segundo así. El Ayuntamiento se hace cargo de los solares y vías públicas hoy existentes, con los cuales formar los nuevos solares y vías sujetas a la alineación del plano del ensanche, y a cada propietario se le entrega en compensación otro solar análogo.

El proyecto se condiciona a la conformidad de los propietarios. Al Ayuntamiento le consta, aunque no se ha realizado la gestión, que la mayor parte de los propietarios están conformes y quedarán pocos contados que no se conformen con la compensación y haya que aplicar la expropiación.

El 7 de Enero de 1891 el Ayuntamiento pone a disposición pública el expediente del 17 de Diciembre de 1890 para llevar a cabo las compensaciones de solares, con un plazo de reclamación de 20 días.

Se presentaron cinco reclamaciones. Clemente Balda, Marqués de Rocaverde, Diego Antonio Irastorza, Juan Jose Ormazabal, Herederos de Azcorreta y Domingo Calzacorta.

JJ. Balda aduce no conformidad con la asignación del solar según plano, pues sus casas forman esquina y la compensación ha de ser análoga. Tampoco está conforme con el tipo de valoración de dichos terrenos de 26 pesetas, pues se han pagado muchísimo más cantidad por otros terrenos peores. Los demás también hacen sus reclamaciones.



(BG)

El Barrio de San Martín en 1870

El 12 de Enero el Oficial Letrado informa al Ayuntamiento sobre las reclamaciones y expone sus refutaciones y la imposibilidad de reformar el plano de compensaciones. Se aprueba en sesión de este día.

El 13 de Marzo de 1891 la Comisión nombrada en Junta de Asociados, ha estudiado el proyecto y las reclamaciones de compensación: da su aprobación al proyecto.

También dan su acuerdo el 8 de Abril los Procuradores Síndicos del Ayuntamiento



(BH)

El Barrio de San Martín en 1880

5 de Junio de 1891. RO aprobando la compensación de terrenos del Barrio de San Martín, en la forma propuesta por el Ayuntamiento.

Desarrollo de los ensanches:

Desde 1863 hasta 1913 se realizaron los ensanches siguientes:

Ensanche hasta la Avenida de la Libertad	180.000 m ²
Desde la Avenida hasta Amara y barrio San Martín	290.000
Ensanche del barrio de Gros	<u>230.000</u>
Total ensanche ejecutado en 50 años	700.000 m ²

Asciende el costo de estas obras a más de 21 millones de pesetas¹⁷.

* * *



Fig. 15. La ocupación del Ensanche de Corzázar: 1890-1916.

17. HORACIO DE AZQUETA, *Proyecto de Nuevo Ensanche de Amara*. (SS 1914), p. 3. AMSS, *Sección D. Negociado 3. Serie II*. Expedientes 1760.3.6.7.8/ 1796.9/ *Serie V*. Expedientes 1766,8-12/ 2021.18/ *Negociado 4*. Expedientes 1817.13/ 1828.2/ 18131.4. Libros de actas de sesiones 1863-65 y 1876 a 79 y 82.

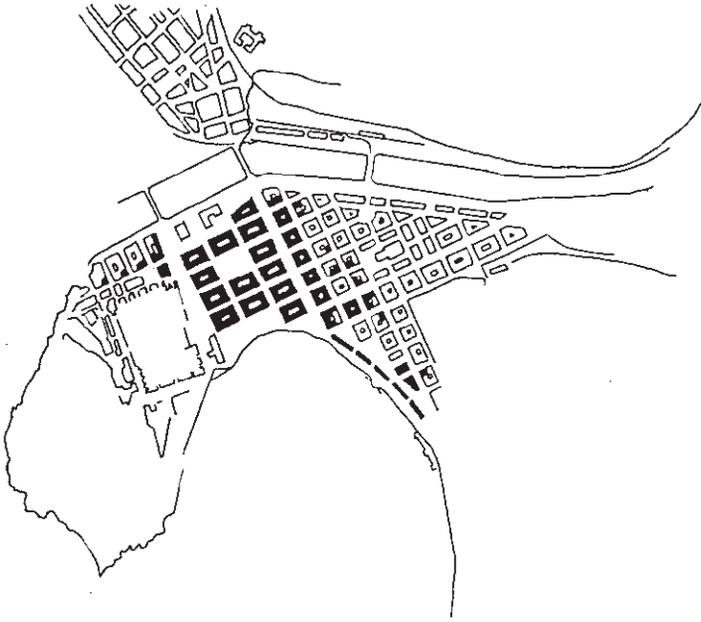


Fig. 15. La ocupación del Ensanche de Cortázar: 1874-1890.

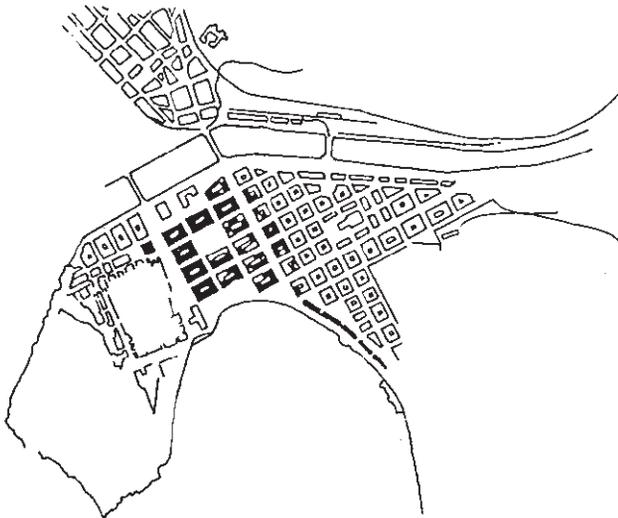


Fig. 14. La ocupación del Ensanche de Cortázar: 1865-1874.

(BI)

Desarrollo del Ensanche Cortázar desde 1865 a 1916

5. Río Urumea

El río Urumea, con sus corrientes y arrastre de arenas, junto con los acarreos del mar en la bahía, fue un elemento importante para la formación del tómbolo que convirtió en península lo que era la isla de Urgull y que dio origen a una población a su vera.

El historiador Ricardo Izaguirre explica así esa transformación.

La playa (de Urgull) fue dividiendo el amplio lugar en que desembocaba el río, que desaguaba a uno y otro lado de la misma. Las arenas arrastradas por el oleaje y los vientos por el borde de la península de Artigas en la bahía, llegaron hasta la boca del río, donde se detuvieron. De aquí, parte de ellas fue arrastrada por el río hacia el mar, entremezclada con los aluviones y después empujadas por la corriente de reacción, hacia el oeste.

En esta zona sosegada, tras del Urgull, hallaron en contra las fuerzas de mareas y vientos, y vino el depósito a formar la barra occidental del Urumea, que partiendo de la falda del cerro de San Bartolomé, fué prolongándose hasta unirse con aquel arenal. Así debió formarse el tómbolo de San Sebastián, convirtiendo a Urgull en península.

Los arrastres, debidos a iguales causas, que por el borde de Ulía se acumulaban también hacia el río, fueron formando el segundo trozo de la barra del Urumea.

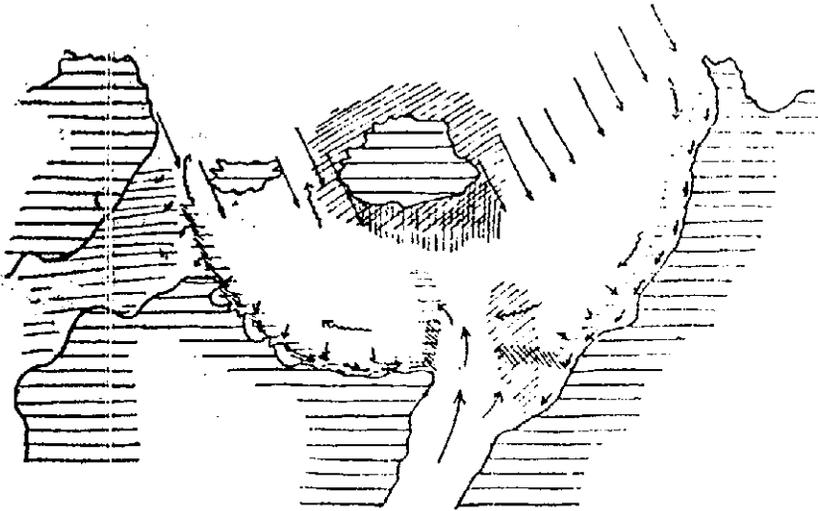
De este modo quedó el pequeño golfo de Igueldo, Ulía escindido en dos porciones, una correspondiente a la actual bahía con sus dos entradas y la otra a la ensenada de la Zurriola.

Observemos un plano del Urumea. Desde que el estuario salvaba la estrechez de la desembocadura del río primitivo, entre San Sebastián y Mundaiz, se explayaba por el amplio valle formado por los meandros de aquél hasta Zorroaga y Loyola. Volvía a estrecharse la vega en el emplazamiento de los actuales Cuarteles y se extendía después por la planicie de Ancieta, hasta que una nueva garganta, la de Martutene, la encajonaba breve trecho para después ampliar sus orillas hasta Hernani.

Pasado el barrio de Loyola, hacia el mar, dos son los puertos que se abrían en la margen izquierda del Urumea. El primero de ellos es uno de los casos en que el mar penetró en tierra adentro, llegando casi hasta el caserío Anoeta, del que andando el tiempo, adquiere nombre el arroyo que por allí desemboca. En la actualidad, existe a un kilómetro de aquel punto, aguas abajo del mismo, un caserío llamado Portucho (ya desaparecido).

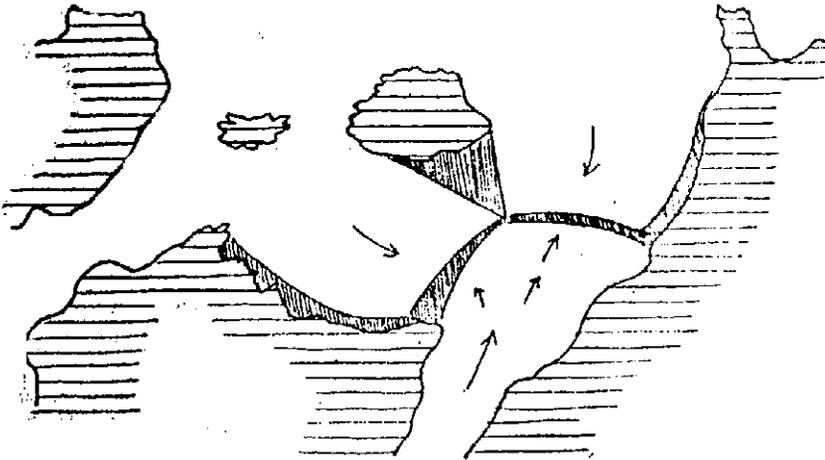
El emplazamiento natural de este puerto era en las proximidades del caserío que le dió nombre.

Siguiendo la corriente, hallamos más adelante, junto a la actual fábrica de gas, la entrada y puerto de Morlans. Son varios los documentos



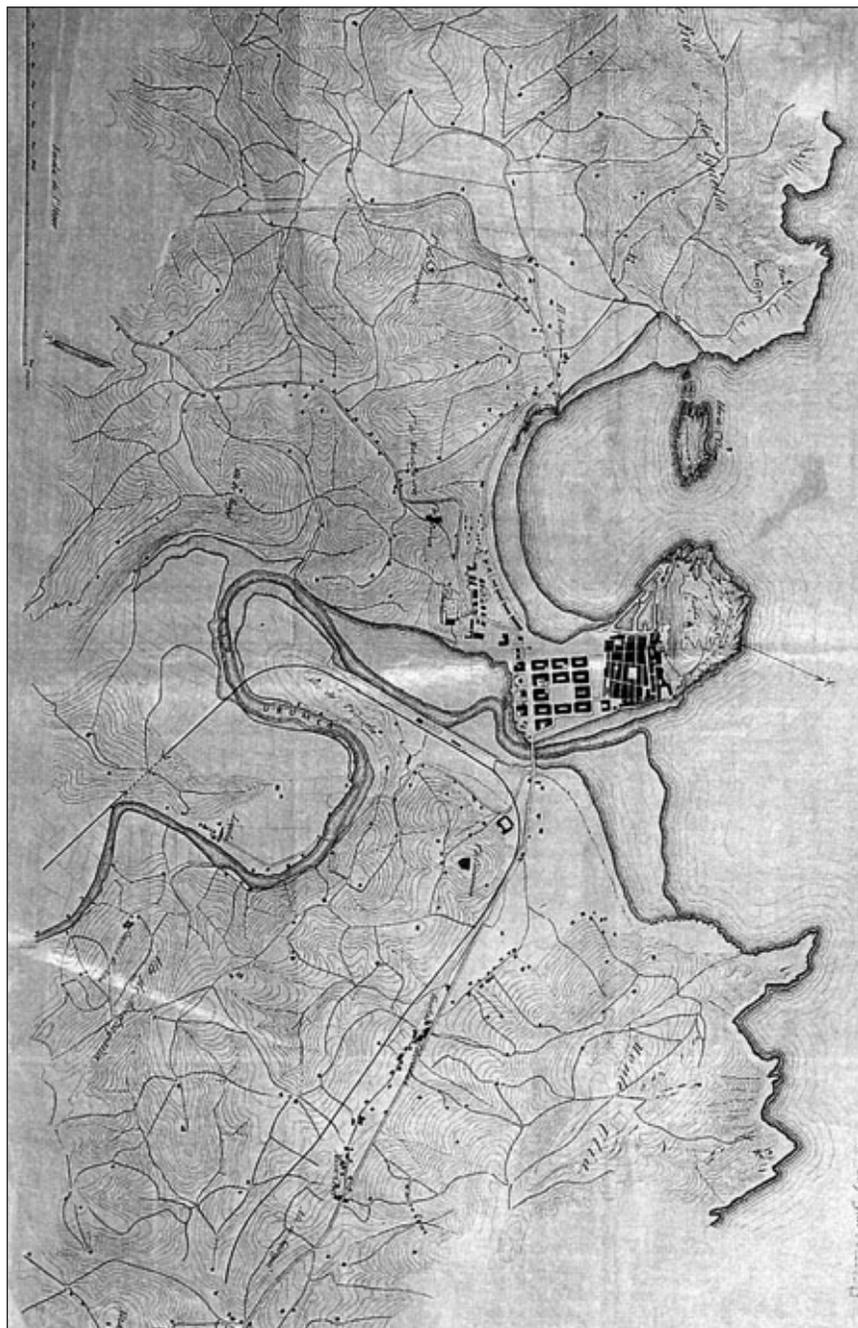
Plano esquemático del conjunto de efectos resultantes de los diversos factores

(Indicaciones: Flechas grandes, vientos dominantes; flechas cortas, dirección acarreo por efecto del oleaje; flechas onduladas, dirección de las corrientes; rayado vertical, resultado de los vientos dominantes; fd. horizontal, resultados de las mareas; fd. de derecha a izquierda, resultado de la corriente; fd. izquierda a derecha, resultado del acarreo por el oleaje)



(BJ)

Plano sintético de la formación del tómbolo donostiarra



(BK) Plano de la ciudad de San Sebastián y sus inmediaciones y el río Urumea en 1875

que hemos hallado que hacen mención de este puerto, relacionados todos con la casa de Fayet, nombre de donde deriva el actual Ayete: Fayet, Hayet, Ayete.

El puerto estaba en la parte baja de la encañada recorrida por una regata, en la zona invadida por el estuario.

Además de la Artiga de Añorga, los monasterios de San Sebastián y San Bartolomé utilizaron las excelentes condiciones topográficas de Morlans.

Un kilómetro aguas abajo de Morlans, el estuario se abría en la ensenada comprendida entre Ulía e Igueldo

El arroyo de Chofre que recoge las aguas de la vertiente sur de la sierra de Mirall (Ulía), con una dirección casi normal al noroeste, desembocaba en el fondo de la ensenada de la Zurriola, pero en este punto, las arenas arrastradas por los vientos dominantes, obligaron al arroyo a buscar la salida por el río, cambiando hacia occidente el rumbo que llevaba. Su bajo curso no presentaba circunstancias favorables a las operaciones de carga y descarga.

El Urumea era aún en 1731 navegable hasta Fagollaga, a unos kilómetros encima de Hernani¹⁸.

* * *

Según Alfredo de Laffitte, la palabra Urumea significa, ur mea, esto es, agua delgada y sutil¹⁹.

* * *

Un informe militar de 1782, tratando sobre las defensas de la Plaza de San Sebastián decía.

Al pie del Glacis del frente de tierra, se halla el Arenal de Santa Cathalina y San Martín, largo como 200 toesas* y 150 de ancho, señido por las aguas de las Mareas altas del Río Urumea y la Concha, hasta la altura de San Bartholome, en donde empiezan unas colinas entrecortadas de muchos Barrancos, que se extienden más de una legua* dentro, todos poblados de Caseríos, árboles frutales y bosques.

A la parte oriental del Río se halla el Arenal de San Francisco, de 200 toesas de ancho y como 400 de largo, parte del que se puede con facilidad y a

18. RICARDO IZAGUIRRE, *El Urumea y los puertos donostiarras*. Pasajes San Pedro, p. 23/38.

19. ALFREDO DE LAFFITTE, Revista *Euskalerría*, 1893.

* Toesa: Antigua medida francesa de longitud equivalente a poco menos de dos metros

* Legua. Equivalente a 5572 metros y 7 decímetros.

poco costo hallanar sembrandolo allanando de retama, para que las Arenas no tengan movimiento con las Aguas; acabado el Arenal, se encuentran colinas y Barrancos como los de San Bartholome, que se estienden más de dos leguas tierra adentro, hasta encontrar con las faldas de otros Montes más elebados²⁰.

En otro informe militar de 1803 se dice que la Montaña de Santa Cruz de la Mota está rodeada de mar quasi en toda su circunferencia y solo se halla unida por una lengua de tierra bajo en la cual y al pie del mismo está la Ciudad y el Puerto formado con dos muelles.

Bañados por el mar una parte de sus murallas, al E. por lo que llaman la Zurriola, en cuya ensenada desemboca la Ría Urumea, y al O. por la Concha y el Puerto, el cual por una parte y aquella por otra, dejan una legua de tierra estrecha y de corta extensión, en donde existen las obras de fortificación más principales²¹.

En un informe de 1846 se dice refiriéndose al Cubo de Amézqueta, que este lado en las mareas altas está bañado por las aguas de la ensenada de la Zurriola y por las del río Urumea, dejando en las mareas bajas, delante de dicho lado, un espacio seco que hace muy fácil el acceso por esta parte, casi sin defensa²².

* * *

Sobre la etimología del nombre Zurriola y sus astilleros, el Director de la Revista Euskal Herria, Antonio Arzac, el 16 de enero de 1901 recibe una comunicación anónima sobre las etimologías de Zurriola, que le parece muy razonable, pues cronistas antiguos de los anales donostiarras, atestiguan que en esta ciudad hubo varios astilleros, siendo dos más importantes, el llamado Ingente, que existió en donde hoy es Alderdi eder y el de Santa Catalina, cuyos obradores se hallaban en las márgenes del Urumea, entre la muralla y la iglesia de la citada advocación, en terrenos en donde en la actualidad se extiende el hermoso paseo de la Zurriola.

Dice el anónimo comunicante:

Si en el punto conocido como Zurriola, en la desembocadura del Urumea, hubo en los pasados siglos algún astillero, nada tendría de particular que aquella palabra proceda de Zur-ola, esto es “taller donde se trabaja la madera” y que verdaderamente equivale a la palabra castellana “astillero”.

Recuerdo haber visto en una estampa de San Sebastián del siglo XVI varios barcos en construcción en el istmo de arena que separaba entonces la ciudad murada de la tierra firme; y si bien por estar tomada aquella vista

20. FERNANDO MEXIA, *El Castillo de la Mota y las Murallas de San Sebastián*. (SS 1979), p. 97.

21. FERNANDO MEXIA, o.c., p. 119.

22. FERNANDO MEXIA, o.c., p. 133.

del lado de la Concha, parece que los buques están más cerca de esta parte del mar, nada tendría de extraño que en el otro lado, esto es, a la orilla de la desembocadura del río, se construyeran también buques y hubiera tomado aquel nombre por tal circunstancia²³.

* * *

En 17 de Noviembre de 1857, Joaquín B. Echeveste, por orden del Ayuntamiento, reconoce la orilla izquierda de la ría de Santa Catalina en su izquierda; que las piedras grandes y pequeñas que se hallan allí interpuestas en la arena de la playa, contribuyen a detener el arrastre de las arenas del fondo y de cuya consecuencia pende la existencia de las paredes de sostenimiento del paseo de Santa Catalina y de las inmediaciones del puente; por consiguiente, opino que debe prohibirse la extracción de piedras de cualquier tamaño en ese punto, desde la Zurriola hasta el extremo Poniente del Barrio Santa Catalina.

Sobre un puerto en el río Urumea, el ingeniero francés Mr. Wisocq, especialista en obras hidráulicas, juzgando exigua la extensión de los muelles del puerto, ideó la reforma del antiguo puerto de Santa Catalina, puesto en comunicación directa con la bahía para evitar la barra del Urumea. Fue bien acogida la idea pero no llegó a concretarse.

Mientras se tomaba alguna resolución acerca de ese plan, ya que formaba parte de él el fondeadero de Santa Clara como antepuerto de la dársena y muelles del Urumea, se decidió propugnar decididamente por su realización.



(BL)

San Sebastián en 1848

23. Revista *Euskalerrria* 1901. p. 53.

En 1857 se encomendó al ingeniero Manuel Estibaus que desarrollara la iniciativa de Wisocq, con la urgencia que el caso requería.

No bastaban ni el malecón aprobado y pendiente de ejecución, protector de la entrada del muelle, ni el plan también aprobado y pendiente de estudio del fondeadero de Santa Clara, ya que la descarga no convenía hacerla en la bahía, utilizando lanchas, medio peligroso, incómodo y caro, sino que para mayor ventaja del movimiento mercantil, era preciso que aquélla se efectuase directamente del vagón al barco.

El estudio encomendado a Estibaus no excluía de ninguna manera el de los otros dos proyectos, principalmente el del fondeadero, sino que los complementaba.

La playa del Urumea estaba próxima a la población, inmediata al ferrocarril, siendo sus terrenos de escaso valor y el desmonte a efectuar en ellos menor y menos costoso que en otro lugar, por ser fango lo que habría de extraerse.

Escogido el emplazamiento, dos eran también los medios de dar al nuevo puerto comunicación con el mar: bien desviando el Urumea hacia la bahía, o haciendo un nuevo canal de acceso. El primer procedimiento era el más barato, pero con el inconveniente de que por ese medio la temida barra de la Zurriola se trasladaría a la boca de la bahía de la Concha, constituyendo un serio peligro para la navegación y una limitación al calado de las embarcaciones que hubieran de entrar en ella. Los buques de cierto tonelaje se verían obligados a esperar a las mareas vivas para poder cruzar la bocana.

El muro que se construía entonces para el nuevo ferrocarril, serviría para encauzar el río Urumea por la orilla derecha, y por la izquierda lo haría el muro oriental de la nueva dársena.

Estas dársenas tendrían una superficie total de 212.000 m². Podrían decargarse los barcos directamente a los mismos vagones que, desde la estación, por uno o dos puentes de servicio, pasarían por vías adecuadas a cada uno de los muelles.

Con la realización del rompeolas que, para abrigo de la entrada del muelle, había sido aprobado por RO del 30 de Abril de 1858, se formaría un buen antepuerto que importaba utilizar. Para ello convenía enlazarlo con el canal de la dársena por medio de un espigón que, desde la boca de éste, se prolongase hasta la boya que servía para dar una amarra a los buques que al salir de los muelles se ponían en franquía.

Este muelle constituiría el costado meridional del canal de entrada, estando el lado norte formado por el muelle nuevo y parte de la muralla del baluarte de San Felipe, que se rebajaría a la altura necesaria para facilitar el tránsito.

El presupuesto total alcanzaría la cifra de cuarenta millones de reales.

estaban ya derribándose las fortificaciones y nivelándose el terreno, se elevó el 30 de Noviembre de 1864 por medio del Gobernador Civil de la Provincia una nueva instancia al Gobierno, mostrando las ventajas del nuevo puerto.

Decidido el municipio a solucionar este proyecto, logró en Febrero de 1866 que para su estudio le cediera el ingeniero Francisco Lafarga una copia del referido proyecto e instó al mismo que elaborara un anteproyecto, basado en el de Estibaus pero arreglado de modo que fuera acopable al del ensanche de Cortazar.

El Sr. Lafarga en la memoria que acompañaba al anteproyecto, confesaba que los estudios estaban pensados para un comercio sumamente activo, inmensamente distante de lo que era en realidad a la sazón el de San Sebastián.

El Sr. Lafarga llevó a cabo el estudio del proyecto, aguijoneado por los deseos del Ayuntamiento, pero viendo lo irrealizable del proyecto, y terminaba diciendo que se trataba de un puerto artificial, con un coste extraordinario que alcanzaba los 6.581.305 escudos, y en una localidad cuyo poder comercial es bien reducido, sin que se pueda imaginar cómo podría compensarse el notable gasto que originase la construcción de las dársenas.

Ante esta autorizada opinión, razonando en contra del desproporcionado puerto, estaba abocado al fracaso y ese fin tuvo²⁴.

* * *

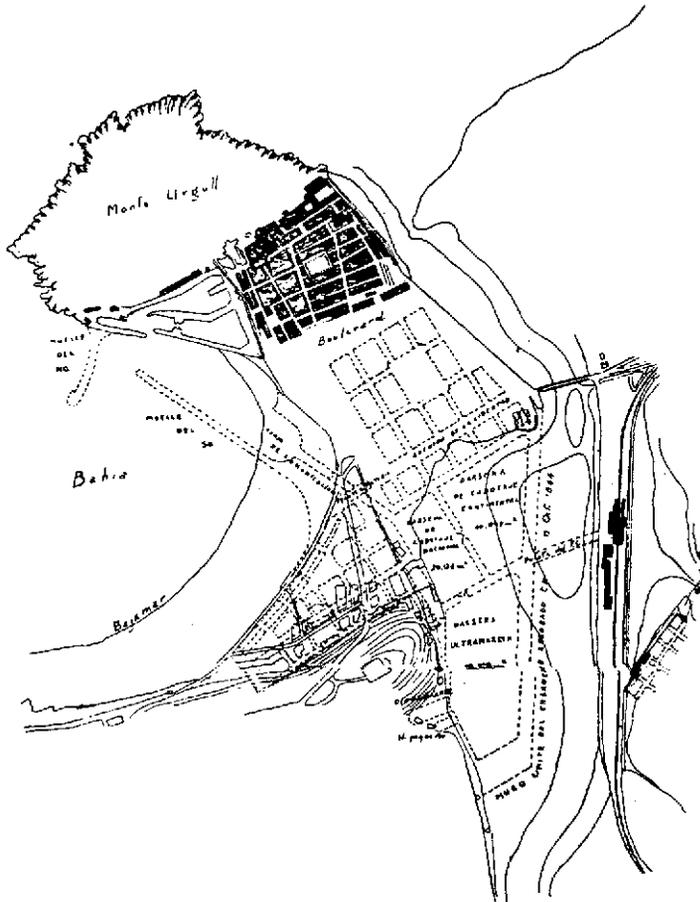
30 de Setiembre de 1864. El Ayuntamiento se dirige al Gobernador Civil.

Sobre la autorización recibida y en relación con el puerto proyectado en el Urumea, señala que hace algún tiempo la vía férrea del Norte está en necesidad de mejoras indispensables.

El puerto proyectado en el Urumea ocupará una parte no pequeña del terreno destinado a ensanche de la Ciudad, pero el Ayuntamiento proclama por un puerto nacional en esta localidad. Se extiende en la posibilidad del fondeadero de Santa Clara y así se hace llegar la súplica al Ministro de Fomento, disponiendo ya el 16 de Diciembre de 1855 un amplio estudio técnico de dicho fondeadero.

25 de Septiembre de 1869. Escrito dirigido al Ministro de Fomento por el Ayuntamiento.

24. RICARDO IZAGUIRRE, *Estudios acerca de la bahía de San Sebastián*. (Pasajes San Pedro 1933), p. 58/62.



(BM)

Segundo proyecto dársenas en el Urumea
por el ingeniero Sr. Lafarga (1869)

Para llevar a cabo el proyecto de ensanche de esta población, suplicó este Ayuntamiento se le concedieran varios terrenos invadidos por el mar en el Arenal de la Zurriola y las marismas de la orilla izquierda del río Urumea, al Sur del Puente de Santa Catalina.

Se accedió por RO del 2 de Agosto de 1864, excepto en la parte que debía ganarse al mar con la construcción del murallón, límite del ensanche por aquella parte y las marismas del Urumea, que el Gobierno se reservó para la construcción de docks, según anteproyecto de 1859.

Esto dio lugar a suspender la venta de los terrenos comprendidos en la zona de ensanche y que formaban la parte limitada en la concesión.

El presupuesto de los docks asciende a 7.235.870,63 reales, cantidad de gran consideración para el Estado siempre. Esta es la causa de que no se haya realizado dicho puerto y que no se piense por ahora en llevarlo a efecto, por la carencia de los recursos necesarios, pues el Estado no dispone de medios correspondientes a sus deseos y a los de esta Corporación.

Se ha desistido y ha desaparecido el objeto a que se destinaron los terrenos invadidos al mar y las marismas del río Urumea, y este Ayuntamiento quisiera, a fin de fomentar el ensanche de la ciudad, se vendieran los indicados terrenos para edificaciones.

Que entre otras razones, esta es que el canal que partiría desde cerca del actual muelle hasta los docks, echaría a perder completamente la hermosa playa, riqueza segura y la más importante de la Ciudad.

Por todo ello, este Ayuntamiento suplica se sirva alzar la suspensión de las ventas de los repetidos terrenos invadidos por el mar, para en ellos desarrollar la edificación del ensanche.

8 de Junio de 1870. El Ministro de Fomento, vista la solicitud del Ayuntamiento de San Sebastián, de que se alce la suspensión acordada por RO del 2 de Agosto de 1864 de la venta de terrenos reservados para la construcción de docks en la orilla izquierda del Urumea, a fin de que puedan destinarse a la edificación.

Que de lo acordado acerca de los proyectos del puerto del Urumea y del de Pasajes, dando la preferencia a este último, que no producirán resultados ventajosos las costosas obras de dichos docks, siendo más conveniente destinar los terrenos al ensanche de la población, se alza dicha suspensión, autorizando al Ayuntamiento para realizar el referido ensanche.

Que el Ayuntamiento habrá de construir el dique de encauzamiento de la región marítima del río Urumea, en la extensión del ensanche entre el puente de Santa Catalina y la punta de San Bartolomé.

Si el proyecto de ensanche no comprendiese el de este dique, se presentará al Ingeniero Jefe para que se autorice.

1 de Diciembre de 1870. Para tasación de los terrenos que anteriormente se destinaban a docks, la Dirección General de Propiedades y Derechos del Estado ha nombrado esa administración a D. Antonio Muguruza, en representación del Estado y como representante del Consistorio Municipal a Nemesio Barrio, para que ambos procedan, con arreglo al plano del ensanche, a medir y tasar todos los solares que resulten edificables en aquel punto.

Las circunstancias por las que atravesaba el país, a consecuencia de la guerra carlista, impidieron al Municipio presentar los oportunos proyectos para su aprobación. Mas tarde, apaciguado el país, volvió el Municipio a



Toda la amplitud del Urumea vista en la foto, serían dársenas y muelles comunicados por el mar por un canal que desde la actual Plaza de Cervantes, en Alderdi eder, cruzaría hasta el mercado de San Martín, entonces río. En el centro de la foto, sobre el terraplén del río, se ve lo que quedaba de las casetas de Santa Catalina

ocuparse de este asunto y presentó el proyecto en Mayo de 1876. Habiendo sido devuelto por la Superioridad, para realizar algunas modificaciones, fue de nuevo remitido en 1899, según proyecto del Ingeniero Marcelo Sarasola. Por RO. Del 15 de Junio de 1905 se aprobó el proyecto de aprovechamiento de las marismas del río Urumea, desde el puente de María Cristina y el Ferrocarril del Norte, terreno para ensanche de la población.

Para 1913 ya se había ejecutado en la margen izquierda la primera alineación curva, o sea 90 metros y en la margen derecha 150 metros, aguas arriba del puente de María Cristina, llegando la construcción de edificios a la altura de la calle Pedro de Egaña.

El avance de las obras fue dificultado por tratarse de ocupar terrenos particulares: en 1908 se entablaron conversaciones con los propietarios, con el fin de llegar a acuerdos, que se demoraron.

En Julio de 1914, el Ayuntamiento presentó el proyecto del nuevo ensanche de Amara, que determinaba la formación de un nuevo cauce del río, para ganar 299.162 m² de terreno para el ensanche, que comprendía el perímetro límite Sur de Amara, la línea del ferrocarril del Norte y la falda de los montes que rodean las riberas de Santiago²⁵.

En 1926 se terminó el encauzamiento del río y ya en 1945 se había completado la desecación de las marismas ganadas al río.

25. HORACIO DE AZQUETA, *Proyecto para el Nuevo Ensanche de Amara*. (SS 1914).



(BÑ)

ENCAUZAMIENTO DEL RIO

Desde que se inició el derribo de las murallas en 1863, era ya propuesta del Ayuntamiento la ocupacion de la marisma que quedaba cerca de las fortificaciones, en la desembocadura del río Urumea.

Realizado el murallón de la Zurriola y el primer ensanche hasta el puente de Santa Catalina, se continuó con el ensanche y la evolución del cauce del río, ocupando las marismas con destino a edificaciones.

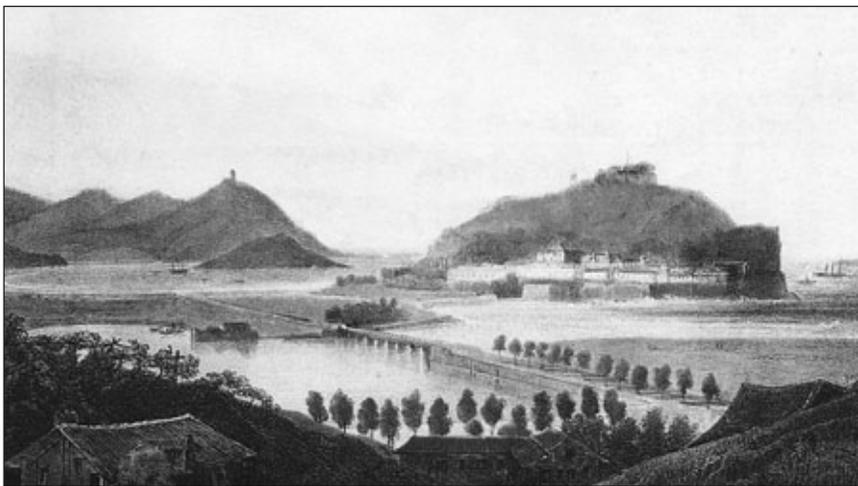
Véase en el plano la situación, en su extensión primitiva, del río Urumea dibujado sobre un plano actual de la población.

La superficie de color verde, detalla la zona de marismas desecadas y en la parte central del plano, en línea roja ondulante, el cauce del río, todavía sin modificar totalmente.

* * *

Tratando sobre la situación del río Urumea dentro de la población, el historiador Antonio Pirala decía:

El frente de tierra (la muralla) miraba directamente a una ancha marisma que inundaba el mar en sus crecientes; las mareas vivas cerraban la plaza y el Monte Urgull, dejando estrecho arenal para comunicar con San Martín y la carretera de Hernani y por el puente de madera, con el camino a la Herrera.



(BO)

Así estaba en 1845; obras posteriores, consiguieron ensanchar esos sitios, aumentar caminos y señalar límites al mar, embelleciéndolo con paseos de hermoso arbolado: el de Santa Catalina, que se extendía por la actual Plaza de Guipuzcoa y calle Oquendo, hasta el puente y barrio del mismo nombre²⁶.

Por su parte, el escritor Cale en 1886 escribía:

La marea alcanzaba por la parte de San Martín hasta la calle Urbietta y seguía lamiendo los terrenos que hoy ocupa el mercado llamado de San Martín, pasaba por la calle de San Marcial, atravesaba la de Fuenterrabía y entraba de lleno en la Avenida, por la calle de Guetaria, para dirigirse al grupo de casitas existentes en Santa Catalina, después de bañar las manzanas comprendidas entre las calle de Vergara, Echaide y el Paseo de los Furos.

El primitivo muro de la Zurriola cogía dentro de su recinto, las dos terceras partes próximamente de la manzana de casas comprendidas entre la calle de Elcano y Legazpi, y algo más de la mitad de la que se halla situada entre la Plaza de Guipuzcoa y la calle de Oquendo, terrenos que eran bañados por el agua, y el mar barría los lugares, rebasando en sus furores el muro que servía de límite al conocido paseo de Santa Catalina²⁷.



(BP) Fotografía de 1864. El Urumea en alta mar llega hasta las inmediaciones de la Plaza de Toros. Esta plaza se inauguró en 1851 y se hallaba situada en el espacio que ocupa la manzana de casas comprendida entre la Avenida, calle de Urbietta, San Marcial y Loyola. A la derecha, el puente de Santa Catalina

26. ANTONIO PIRALA, *San Sebastián en 1846*. Revista *Euskalerrria* 1905-2.

27. CALEI-CALE, *A través de Iruchulo*. (SS 1963), p. 238.9

En recuerdos del Doctor Manuel Celaya, escritos en 1970 a los 90 años, decía:

Recordamos perfectamente cuando la ría a las horas de la pleamar, formaba un amplio estuario que, a las horas de la bajamar, quedaba convertida en una playa fangosa de gran superficie, pero aún no se había canalizado el cauce de la ría. Antes de la canalización, la ría seguía el borde y la curva circular que hoy sigue el Topo, ferrocarril de la Frontera.

Todo lo que hoy es ensanche de Amara, está edificado, entre el Puente del ferrocarril del Norte (que es donde empieza la desviación de la ría) hasta la curva del Topo; es lo que se ha ganado con la desviación.

El recorrido marcado por la orilla izquierda era desde la actual fábrica de gas, las calles que hoy se llaman Jose M^a Salaverria, Errondo, Estación de Amara, Plaza Easo, Larramendi, Urbietta, cortando lo que hoy es la Escuela de Ingenieros (KM), Sacristía de la Catedral, Alfonso VIII, Plaza Bilbao, Guetaria, Vergara, Arrasate, para terminar en un pequeño muelle que al mismo tiempo conocimos como bañadero de caballos, cerca de lo que hoy es la casa n^o 2 de la calle San Marcial, donde desembocaba en el primer ojo del puente de Santa Catalina. Además, al pie de la rampa en que se bañaban los caballos, había un vivero de ostras.

Desde la Fuente de la Salud, que estaba donde hoy está el n^o 13 de la calle Autonomía, se divisa sin obstáculo alguno, el n^o 20 de la calle San Marcial, sin edificio alguno por medio²⁸.



(BQ)

El Urumea antes de su canalización

28. MANUEL CELAYA, *Fragmentos de la autobiografía de un nonagenario*. (SS 1970), p. 104.



(BR)

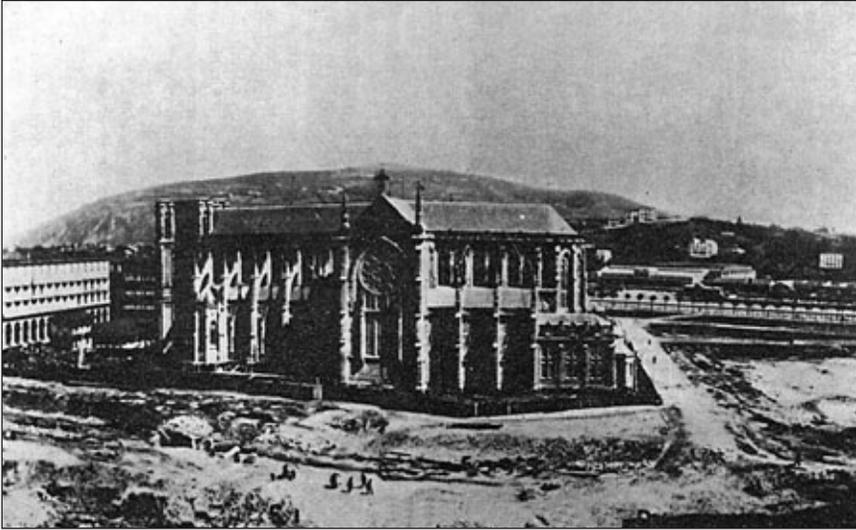
El cauce del río ya cerrado



(BS)

1945. La marisma desecada

Citando la iglesia del Buen Pastor, el historiador Luis Murugarren dice que la escritura de cesión de estos terrenos últimos, inundados aún por el agua de las marismas, se firmó el 25 de Agosto de 1887. En Abril de 1889 comenzó la construcción, en un solar inundado, de manera que fue preciso efectuar escurposos drenajes²⁹.



(BT) El nuevo templo, sin torre aún, rodeado todavía de arenales

6. Puentes sobre el Urumea

PUENTE DE SANTA CATALINA

En la proximidad del arrabal de Santa Catalina, extramuros de la plaza, se hallaba situado a la distancia de 320 varas, contadas desde el camino cubierto del semibaluarte, en la prolongación del Hornabeque, el puente de madera que servía para el tránsito corrido de los que habitaban en los extendidos partidos de Loyola y calzada de Pasajes, de la jurisdicción de esta Ciudad y en las orillas de ambos Pasajes, Rentería, Oyarzun e Irún³⁰.

29. LUIS MURUGARREN, *Catedral del Buen Pastor*. (SS 1968), p. 22.24.
AMSS, *Sección E. Negociado 6. Serie II*. Expedientes 2167.7.9/ 2182.3-11/ 2191.7/ Libros de actas de sesiones 1869.70.

30. BALDOMERO ANABITARTE, *Gestión del Municipio de San Sebastián en el siglo XIX*. (SS 1903), p. 75.



(BV) El puente de Santa Catalina en el siglo XVII

Es el puente más antiguo de la Ciudad. Ya era nombrado en documento del año 1377. También se le cita en el siglo XVII. Debe su nombre a la existencia en lugar próximo de la histórica iglesia de Santa Catalina.

Era de madera y estaba construido de manera que se abría por su centro, con objeto de que los navíos, bajeles y pinazas entraran y salieran río arriba y mar adentro, pues desde el puente hasta la villa de Hernani, siguiendo el curso del río, existían astilleros muy importantes, buen número de fundiciones, obradores de anclas, etc.

El puente, que era de madera, se resentía frecuentemente por el tráfico y las mareas, y eran importantes los gastos de conservación. Por entonces se inició la idea de construir un puente de piedra.

El año 1659 hubo un proyecto, también en 1757 y varios más en diversos años. Pero el puente de madera seguía.

Fue quemado en 1813. Otro puente nuevo de madera fue destruido en 1835 en la guerra carlista. En 1836 se construyó el último puente de madera y es el que figura en las ilustraciones³¹.

31. FRANCISCO LOPEZ ALEN, Revista *Euskalerría* 1904-1. p. 79.



(BX)

El 25 de Agosto de 1869 el Ayuntamiento declaraba. Está a punto de llegar a un acuerdo la Diputación foral y la Empresa de la Nueva Carretera por San Sebastián, sobre supresión del peaje del puente Santa Catalina, y este Ayuntamiento está dispuesto a aportar la cantidad necesaria para el estudio del nuevo puente.

La Diputación responde que se practique el estudio del puente, pero su coste no debe ser superior a 1.600.000 reales vellón.

El 4 de Setiembre, el Ayuntamiento se dirige al Arquitecto Antonio Cortazar, Director de Obras Provinciales, para que realice el estudio del nuevo puente.

El 15 de Diciembre, el Ayuntamiento anuncia al público la construcción del puente y la supresión del peaje, que por tantos años ha sido rémora al comercio de esta plaza. Se abre una suscripción para costear los gastos de construcción, que en su día serán reembolsados por la Provincia.

La suscripción se abre por una suma de 1.600.000 reales, de la cual se dispondrá en cinco plazos durante 18 meses, al 5% de interés. La suscripción se cubrió el mismo día de haberse abierto, el 29 de Diciembre.

En Enero de 1870 se verificó la subasta y se adjudicó al contratista José Antonio Arsuaga.

La inauguración del puente fue el 23 de Junio de 1872. Su longitud es de 127 metros y anchura de 12 metros. Se compone de cinco arcos de 23 metros de luz cada uno. Es de sillería, de las canteras de Motrico y Loyola. El coste total ascendió a 1.815.991,71 reales vellón.



(BY)

El Ayuntamiento que se comprometió a abonar lo que fuera mayor que 1.600.000 reales, deberá responder de la diferencia y abonarla al contratista.

El 21 de Marzo de 1874, durante la segunda guerra carlista, se dispuso la inmediata demolición del puente viejo de Santa Catalina, cuyo maderamen se destinaba a la construcción de los fuertes de defensa contra los carlistas en la Ciudad.

El 10 de Noviembre de 1875, el Arquitecto José Goicoa presenta al Ayuntamiento la relación detallada de los puntos de obra en los cuales se ha invertido la madera del viejo puente de Santa Catalina derribado. Suma total de 300.841 metros cúbicos de madera, que se utilizaron en los doce fuertes y fortines, en obras del Ayuntamiento y leña para la tropa.

Se discutió en esos años entre el Ayuntamiento y la Diputación sobre la diferencia de coste y su pago, y si era adecuada la reclamación del contratista para cobrar ese importe, diferencia ocasionada por daños sufridos en la obra y mejoras introducidas.

El 7 de Diciembre de 1879 se llega a un acuerdo entre la Diputación y el contratista, por la cantidad de 10.000 duros, en concepto de indemnización por daños y mejoras. De ellos, 5000 duros los abonará el Ayuntamiento, con lo que se terminan de una vez las cuestiones pendientes.



(BZ) San Sebastian en 1872. El puente de Santa Catalina de madera enfila la carretera vieja. El nuevo puente de piedra se dirigió hacia la nueva carretera dirección a Pasajes

A lo largo de estos años, este puente ha experimentado grandes reformas, alterando su primitiva fisonomía. En 1916, al construirse el muro de encauzamiento del río, por su margen derecha, a la altura del puente, éste perdió uno de sus cinco arcos, el de su extremo oriental, reduciendo su longitud inicial en unos 25 metros. Años después, en 1923 el puente fue sensiblemente ensanchado, pasando de sus 12 metros de anchura, a los que ahora tiene³².

PUENTE DE HIERRO DEL FERROCARRIL DEL NORTE

El 9 de Enero de 1861, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, tiene que construir un puente sobre el río Urumea, para pasar de Errota-chiqui a las riberas de Loyola y si colocan un andén de pea-

32. BOLETIN DE INFORMACION MUNICIPAL, 1972. p. 27

tones al lado izquierdo del puente, marchando por esta Ciudad, según deseos del Ayuntamiento, harían una cosa cómoda y útil al vecindario

El Sr. Alcalde, de quien ha partido la idea, ha hecho mención de ello al Ingeniero de la Empresa, quien apoya la idea que comunicará al Ingeniero Superior de Burgos, para aprobar su realización.

El 10 de Noviembre de 1862 el Ingeniero Jefe de la Compañía se dirige al Alcalde.

Contestando a su oficio del 7 del corriente, la Compañía se ha ocupado de examinar la cuestión del andén para peatones que pide, en el lado izquierdo del puente de la vía férrea, sobre el río Urumea, marchando en dirección de esta Ciudad a Loyola. Evaluando los gastos de su establecimiento, su coste asciende aproximadamente a 120.000 reales.

Si el Ayuntamiento está dispuesto a pagar estos gastos o más que podría ocasionar este andén en la construcción del puente, la Compañía podría encargarse de colocarlo.

Se demoró la contestación y ante nuevo requerimiento del Ayuntamiento, el Ingeniero Jefe de la Compañía le comunica que, como no se tuvo respuesta, se pensó que el Ayuntamiento había abandonado la idea, porque el gasto de 120.000 reales parece crecido por su poca rentabilidad, pues existe un camino de Loyola a San Sebastián para carros y peatones.

Ahora es demasiado tarde para hacer lo que pide otra vez el Ayuntamiento; las mamposterías del puente del ferrocarril están casi concluidas y las vigas de palasto van a colocarse, y es imposible cualquier modificación.

Así quedó en suspenso este andén para peatones, hasta que sesenta y ocho años después se volvió a la cuestión.

El 25 de Enero de 1930 el Administrador Director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España se dirige al Alcalde.

Contestando a su interés de establecer una pasarela para peatones sobre el nuevo puente metálico sobre el Urumea, a la entrada de la estación de esa Ciudad, la Compañía está dispuesta a complacer sus deseos y ha encargado a la firma Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, el estudio mencionado.

Esta Empresa me remite el plano adjunto. Las medidas son 2,43 metros de ancho y longitud de 82 metros. De estructura metálica, con barandilla metálica en ambos lados del puente. El presupuesto asciende a 46.541,90 pesetas.

Que el Ayuntamiento disponga su conformidad para solicitar nosotros al Ministro de Fomento la concesión de la pasarela.

El 14 de Agosto de 1930, a nuevo requerimiento del Alcalde, la Compañía responde indicando que, como el puente sólo serviría para el tránsito de peatones, si se desea que haya tránsito rodado en él, debería el Ayuntamiento quedarse con el puente en propiedad, modificando el table-ro para establecer la circulación de vehículos.

Estudiados los cambios a efectuar y la indemnización necesaria para la firma Maquinaria Terrestre y Marítima que ya está construyendo el anterior proyecto, su importe ascendería a 100.000 pesetas.

El día 25 de Agosto el Ingeniero de Obras Municipales opina que el ofrecimiento es muy aceptable. El Ayuntamiento también lo acepta, quedándose dueño de la pasarela.

El 10 de Diciembre de 1930, el Ingeniero de Obras Municipales, citando los materiales para cimientos y obras de fábrica que han de utilizarse en el puente, opina que hay que tener en cuenta que este puente es de carácter provisional, aunque es cierto que esta provisionalidad puede durar lo mismo 20 que 50 años, pero de todos modos, no tendrá objeto el día que se construya el puente en proyecto, unos 100 metros aguas abajo, tal como figura en el proyecto de Ensanche de Amara.

El 16 de Diciembre de 1930, la Comisión de Obras propone al Ayuntamiento que incluya en el Presupuesto ordinario de 1931, la cantidad de 120.000 pesetas para la instalación del puente. Se amplió el coste en 20.000 pesetas, para gastos de hormigonados y otros, entonces difíciles de calcular.

El 27 de Febrero de 1931, la Compañía de los Caminos de Hierro, empezará la construcción del puente, una vez recibida del Ayuntamiento la aprobación del proyecto y su inclusión en el Presupuesto de 1931.

El 30 de Abril de 1932, la Compañía comunica al Ayuntamiento que se han construido las pilas y estribos en el río Urumea, trasladando sobre ellos el antiguo tramo metálico de su propiedad, quedando en su definitiva posición y completamente terminada la obra, realizada por la Maquinaria Terrestre y Marítima de Barcelona.

El 13 de Marzo de 1933, la Compañía se dirige a D. Juan Machimbarrena, Ingeniero de Obras Municipales.

Contestando a su interés, anote que el antiguo tramo metálico sobre el río Urumea, tiene un peso de 177 toneladas.

PUENTE DE LA ESTACION

Varios vecinos de San Sebastián, propietarios de fincas situadas en la zona de Amara, expresan al Ayuntamiento que el desarrollo de la parte de la población por Amara, hace necesario un puente que, arrancando del muro de encauzamiento a la margen izquierda del Urumea, termine en las proximidades de la Estación de ferrocarril. El puente de Santa Catalina ya no llena las necesidades del gran tránsito de vehículos y personas que por allí transitan.

Están dispuestos a contribuir a los gastos de construcción con un importe de 63.291 pesetas, que supone la aportación de una peseta por cada m² de sus propiedades.

La Comisión de Obras informa favorablemente y que pase la cuestión a los Arquitectos Municipales para su estudio.

El 12 de Mayo los Arquitectos presentan el plano de emplazamiento del puente de Amara, que significa una pequeña variación del plano del ensanche, que afecta a unos pocos solares.

El Ayuntamiento lo aprueba el 14 de Agosto.

El 9 de Mayo de 1891, los propietarios interesados exigen al Ayuntamiento la más rápida construcción del puente, con material de acero.

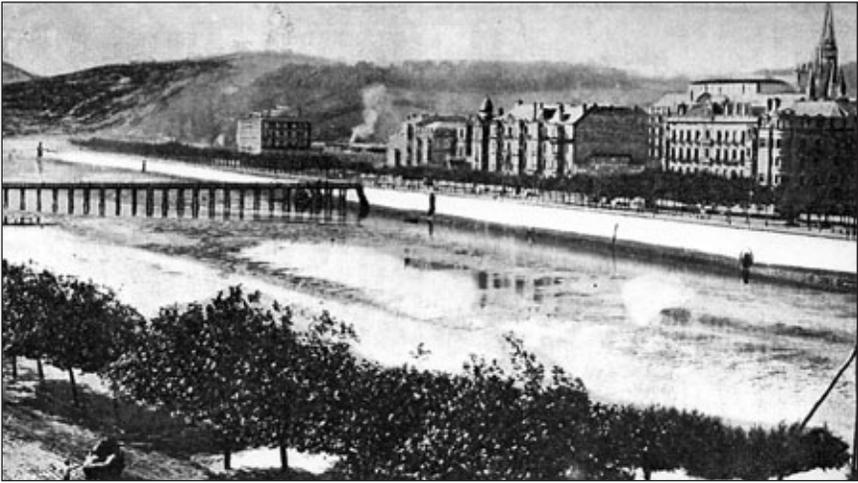
El 17 de Marzo y el 8 de Abril, dos Sociedades, una de Bruselas y otra de Westfalia, presentan sus proyectos para la construcción de un puente de hierro.

El 29 de Noviembre de 1892, la Comisión de Obras, reconociendo los beneficios que reportaría al público el establecimiento de un paso rápido a la Estación, mientras dure la construcción del puente de piedra proyectado, encarga al Arquitecto Jose Goicoa el estudio de un puente de madera para servicio de peatones.

El proyecto presentado de 120 metros de longitud y 2 metros de ancho, resulta de menor coste que el de la compra y arreglo del actual puente que sirvió para los trabajos del relleno de la Amara, con arenas traídas de Gros. Por tanto, es preferible esta solución.

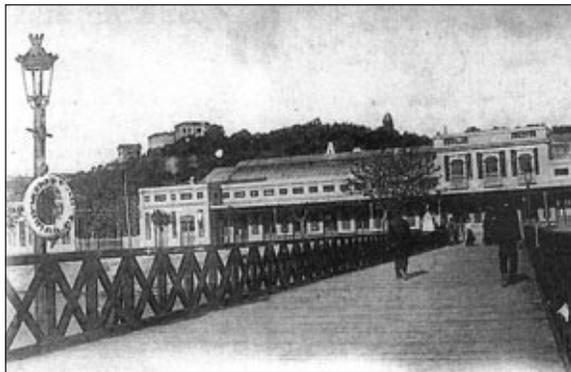
El presupuesto asciende a 8.070 pesetas. Es aprobado por el Ayuntamiento el día 29.

Se subasta el 19 de Diciembre y queda adjudicado a Ramón Múgica con Lorenzo Arteaga. El plazo de ejecución es de tres meses.

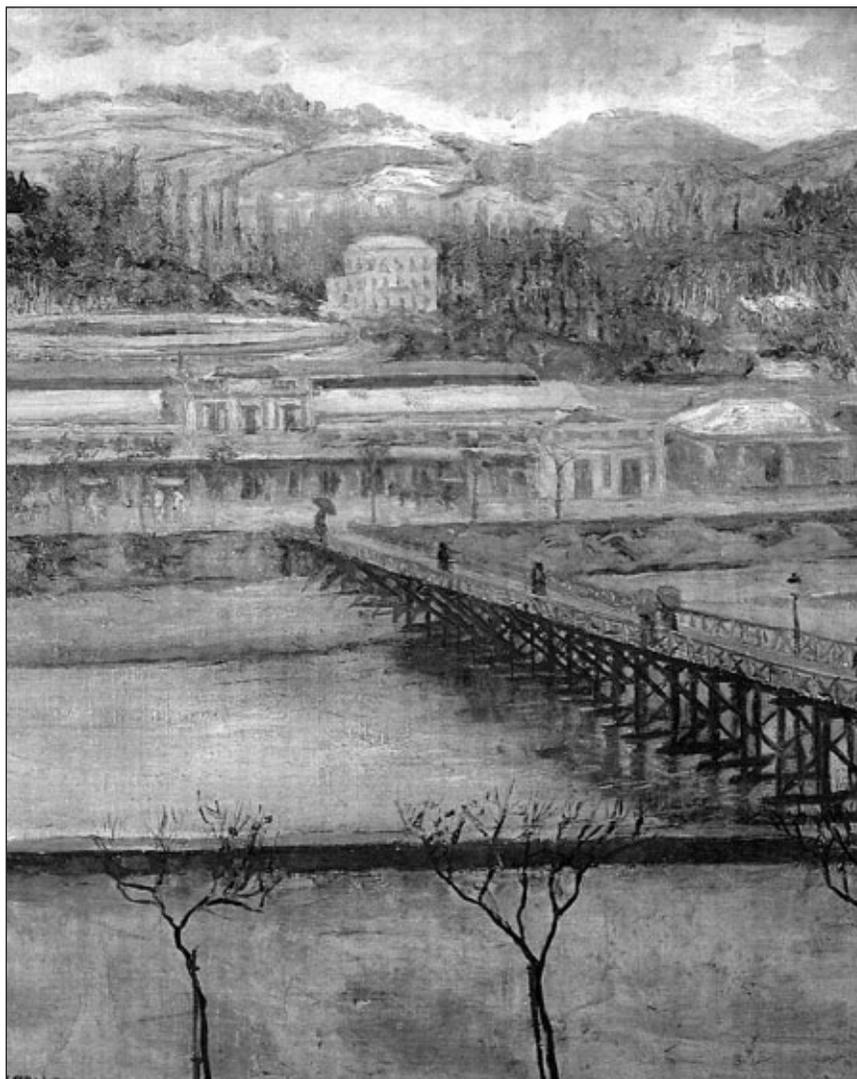


- (CA) En primer término, el terreno en que hoy está el Paseo de Francia.
 Al otro lado de la ría, de derecha a izquierda, la Torre del Buen Pastor, las primeras casas del Paseo de los Fueros (por el otro lado la calle de Prim), un tren de los Ferrocarriles Vascongados sale de la Estación y el Asilo Escuela de San José, número 33 de la calle de Prim y cruzando la ría, el puente provisional de madera para peatones, al que sustituyó el de Maria Cristina, construido por el Ayuntamiento con el Aval de la Caja de Ahorros Municipal

El 30 de Abril de 1893 se realizan pruebas estáticas y dinámicas de resistencia en la pasarela construída. La prueba estática se verifica cargando tramos consecutivos con sacos de arena, cuyo peso total supone una presión de 500 kilos por m². La dinámica, haciendo cruzar el puente a un grupo de 14 hombres cargados de sacos rellenos con 70 kilos de arena, cada uno. Las pruebas fueron positivas



(CB)



(CC) El puente de la Estación visto por el pintor Darío de Regoyos

Una vez terminado el puente de piedra, construido junto a esta pasarela de madera, el 23 de Diciembre de 1904, la Comisión de Obras establece un pliego de condiciones para la destrucción de la pasarela provisional, haciendo desaparecer todo el material que constituye el puente, y que quedaría en propiedad del adjudicatario. Se adjudicará al que ofrezca más cantidad de dinero. Plazo de realización, 20 días.

Se presentaron nueve interesados que fueron ofreciendo en puja, desde las 200 pesetas señaladas como mínimo en las condiciones, de 50 en 50 pesetas, hasta llegar a las 650 pesetas de Manuel Iceta a quien se le adjudicó.

PUENTE MARIA CRISTINA

El 27 de Agosto de 1903, la Caja de Ahorros y Monte de Piedad Municipal de San Sebastián, ofrece al Ayuntamiento la suma de 700.000 pesetas, sin interés, reembolsable en cien años, para la construcción de un nuevo puente sobre el Urumea.

El Ayuntamiento agradece efusivamente la oferta.

El 15 de Septiembre se abre concurso público de presentación de proyectos para la construcción del puente, junto al provisional de madera, para unir la calle de la Plaza Bilbao con la Estación del Norte.

Deberá tener 88 metros de largo y 20 metros de ancho. El presupuesto no excederá de quinientas mil pesetas. Fecha límite de admisión, 15 de Noviembre de 1903.

Se presentan 14 licitantes. El 5 de Diciembre, el Jurado compuesto de prestigiosos arquitectos e ingenieros, después de laborioso examen, propone la designación al proyecto del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Jose Eugenio Ribera, con la colaboración del Arquitecto Julio M^a Zapata.

Presentan una obra de hormigón armado, con tres arcos del puente, de 24 metros de luz y con dos arcos monumentales a la entrada y salida del puente. El presupuesto es de 499.034,50 pesetas, que corresponden, a la obra propiamente dicha 378.694,50 y a los arcos monumentales, 120.340 pesetas.

Una vez aprobado el proyecto, el Jurado discute sobre los arcos monumentales de entrada, inspirados en las tradiciones romanas, pero que cubrirán, en cierto modo, los edificios construídos en los paseos de ambos márgenes. Opinan algunos Vocales que se supriman los arcos, para reemplazarlos por obeliscos, semejantes a los del puente de Alejandro III en París. Supondría una economía de 120.340 pesetas, aunque haya que considerar el coste de los obeliscos.

El Jurado discute sobre ambas soluciones, y por mayor margen de votos, queda aprobada la supresión de los arcos y sustituirlos por obeliscos decorados.

El 28 de Febrero de 1904 el Ingeniero Eugenio Rivera presenta el proyecto reformado. Obras comprendidas en el concurso, 488.536,16 pesetas. Por obras complementarias, para dejar el puente terminado, 208.596,80. Total 697.132,96 pesetas. Plazo de ejecución 9 meses.



(CD) El nuevo puente de piedra, junto al antiguo de madera

El Ingeniero Marcelo Sarasola presentó un detallado informe el 11 de Marzo, en el que detallaba.

Los obeliscos tienen 14,80 metros de altura y sobre ellos los grupos escultóricos, emblemas de la Paz y del Progreso, tienen 3,50 metros de elevación.

El presupuesto detallado es:

Puente	385.766
Cuatro obeliscos	96.770
Muros de avenidas y demolición del paseo del Urumea	56.996
Cimentación por pilotaje	120.185
Avenida del lado de la estación. Alzado	17.000
Arreglo del paseo del Urumea	3.000
Gastos de pruebas	3.500
Dirección de las obras al autor del proyecto	8.000
	<hr/>
	691.217
Premios, gastos, viaje	11.000
	<hr/>
Total	702.217

El Ayuntamiento lo aprueba el 15 de Marzo de 1904.

El 6 de Diciembre de 1904, el Ayuntamiento acuerda por unanimidad dar el nombre de Maria Cristina, madre del Rey Alfonso XIII, al puente, como muestra de gratitud por su permanencia constante en nuestra Ciudad, durante 18 años.



(CE)

Puente de Maria Cristina

A finales de Diciembre se realizaron las pruebas de resistencia del puente, con resultado satisfactorio.

El 20 de Enero de 1905 se inauguró el puente con gran pompa y numerosos invitados.

PUENTE DE LA ZURRIOLA O DEL KURSAAL

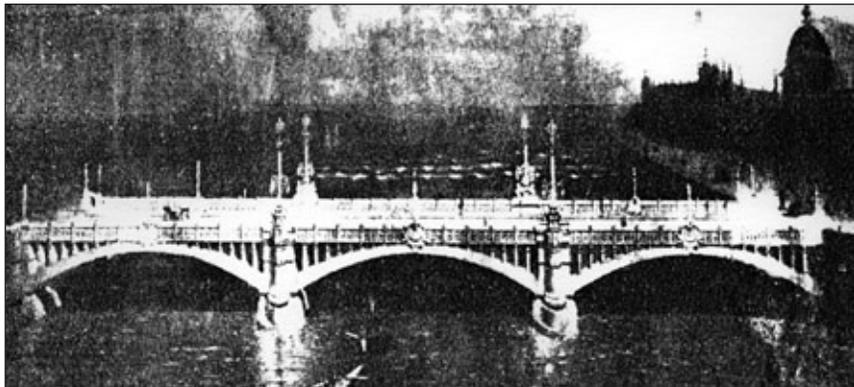
Según clausula del acuerdo con el Ayuntamiento, la Sociedad Inmobiliaria del Gran Kursaal Marítimo de San Sebastián, se obligaba a construir un puente que prolongara el paseo de la Alameda con los terrenos ganados al mar en la margen opuesta.

El 3 de Abril de 1915 la Sociedad presenta el proyecto del puente, redactado por José Eugenio Ribera, de hormigón armado y hormigón hidráulico, de 110 metros de longitud, con 3 arcos iguales de 30 metros de luz cada uno. Presupuesto 864.682,04 pesetas._

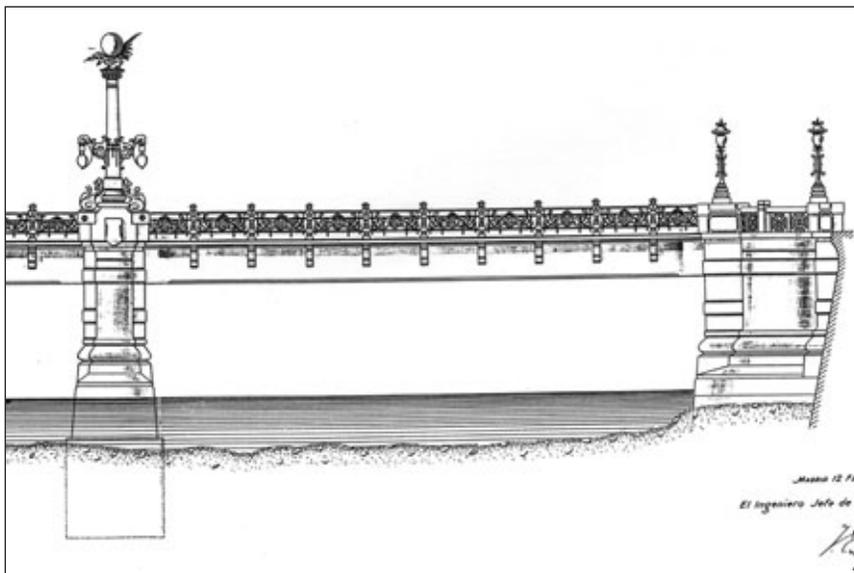
El 23 de Junio lo aprueba el Ayuntamiento.

Ante algunas objeciones presentadas por el Ayuntamiento, sobre la ligereza de la obra, destinada a un lugar tan expuesto a las olas, la Sociedad acepta garantizar la obra por 10 años.

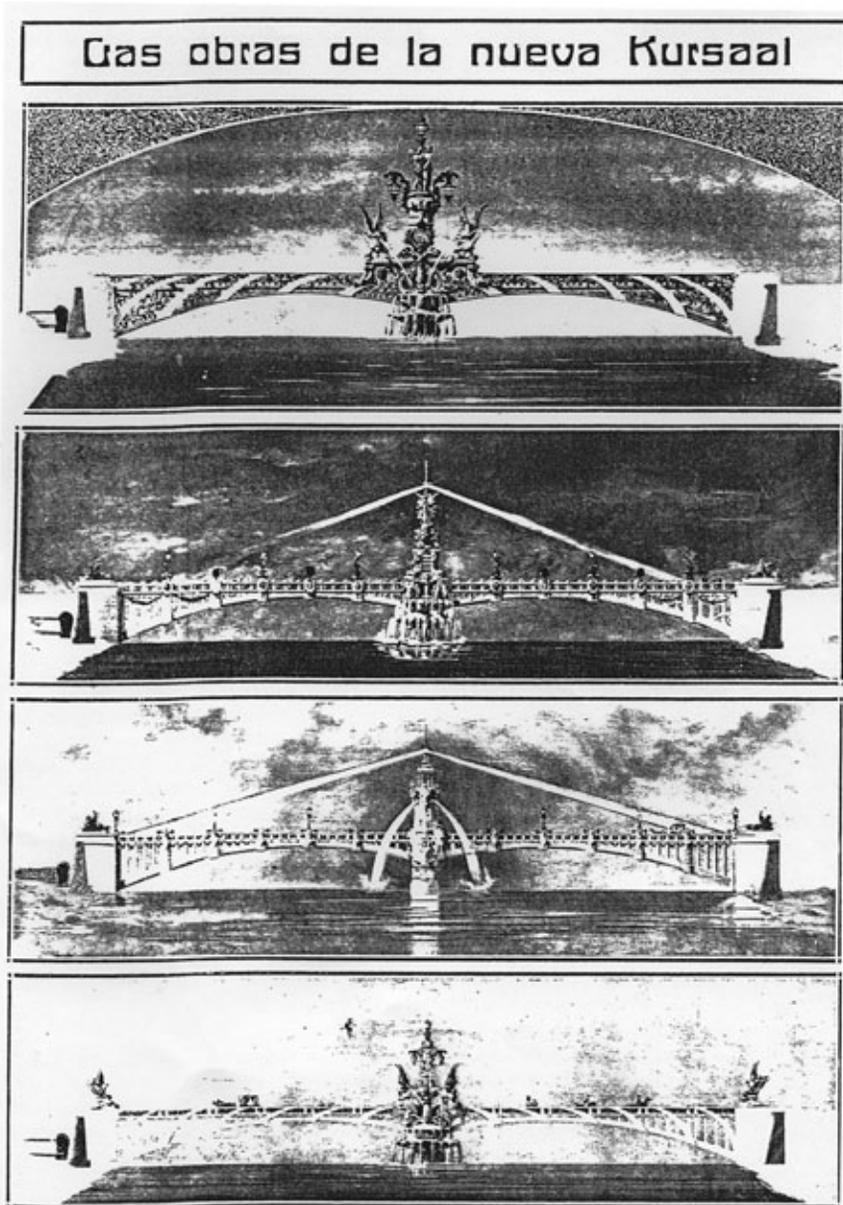
Presentado el proyecto al Ministerio de la Guerra, responde que por lo que afecta a los intereses de la defensa, pueden llevarse a cabo las obras.



(CF) Proyecto del nuevo puente del Kursaal Marítimo de San Sebastián, que ha de construirse en la desembocadura del urumea, en la Zurriola, obra del conocido ingeniero D. Eugenio Ribera



(CG) Sustitución de los arcos por tramos rectos



(CH) Proyectos presentados al Ayuntamiento de San Sebastián para el puente que ha de unir la nueva Kursaal con el paseo de la Zurriola partiendo de la calle Reina Regente

El 3 de Marzo de 1916 se celebra el concurso para la ejecución de las obras y se adjudica a J. Eugenio Ribera, en la cantidad señalada en el concurso.

Se verifica el replanteo del puente el 5 de Agosto de 1916.



(CI)

Cimentación del puente

El 12 de Febrero de 1918, el Ingeniero Eugenio Ribera presenta proyecto de reforma del puente, con una detallada memoria.

Por la experiencia de los últimos temporales de este invierno, que han destruído algunos cimientos, y teniendo en cuenta el fuerte impulso de las olas en esta zona, de acuerdo con los Ingenieros de la Jefatura, que también participan de mis temores, he determinado sustituir los arcos de sustentación del puente, por tramos rectos; serían cuatro tramos de 23 metros de luz cada uno, suprimiendo así el peligro que ofrecen los arranques de los arcos. Los demás elementos del puente no varían. Acompaña un largo y detallado estudio técnico

El presupuesto general asciende a 971.301,60 pesetas, bastante superior al primitivo proyecto de los arcos, dada la proporción considerable de hierros que exigen los tramos rectos.

El 11 de Abril de 1918, el Ayuntamiento lo aprueba con una aclaración de la Comisión de Obras, cuya adición dice que “la Empresa adopte una disposición, bien sea en escollera u obra de fábrica, encaminadas a hacer que las olas resbalen a todo lo largo del muro y estribo, a fin de impedir que el agua invada la acera Norte del puente.”.



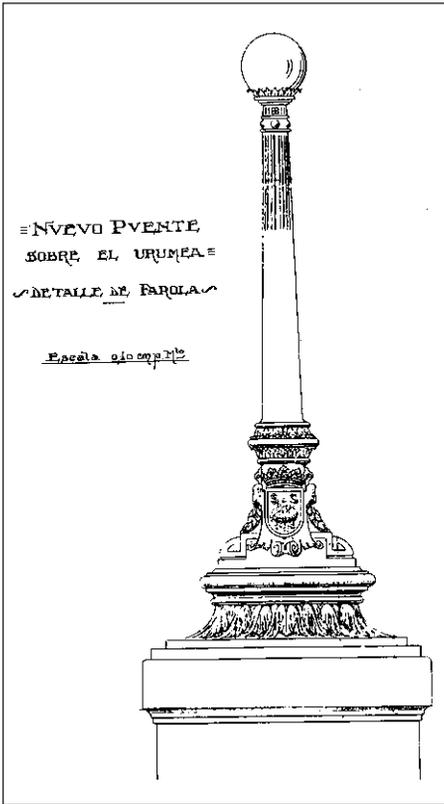
(CJ)

Obras en el puente

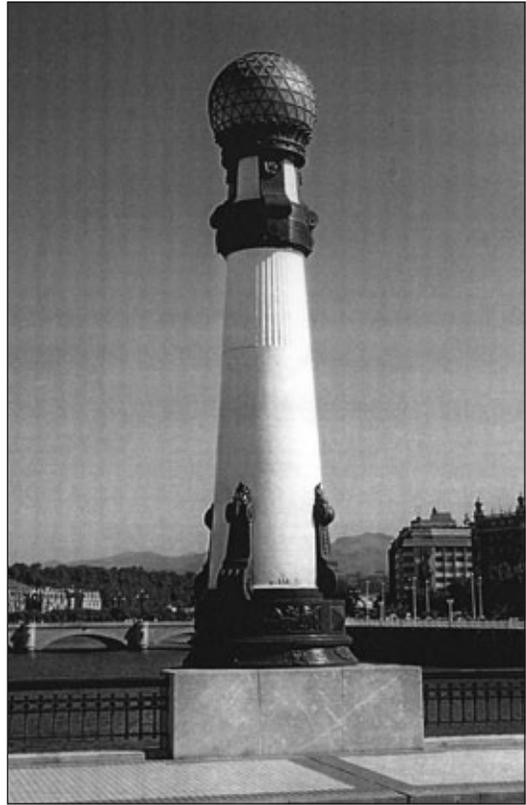
El 7 de Agosto de 1918 ha terminado el plazo de dos años concedido por la Superioridad para la terminación de las obras, pero se piden dos años más de prórroga, teniendo en cuenta las dificultades surgidas para la finalización, ya que situados en la desembocadura del río, los trabajos se realizan con la lentitud que obligan los temporales frecuentes en estas costas, que además han obligado a modificar el proyecto.

La Sociedad Inmobiliaria del Gran Kursaal, formalizó contrato de ejecución de las obras con la Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles, quien subrogó la obra a la Sociedad Miguel Imaz y Compañía.

El 30 de Julio de 1920, la Sociedad presenta una modificación de los obeliscos y el barandado del puente, para mejorar tanto la parte material como la artística, y se instalan seis farolas grandes y ocho menores con tres brazos cada una.



Modificación de 1920



Farola actual, con nuevo diseño

Las farolas actuales fueron diseñadas y construídas por Manuel Goicoechea Alcayaga, Director técnico en Victorio Luzuriaga de Pasajes

El 14 de Enero de 1921 se realizan las pruebas de estabilidad y resistencia, con resultados satisfactorios.

El 14 de Agosto de 1921 se termina la obra y queda abierta al público.

En sesión del Ayuntamiento, el 4 de Enero de 1922, se pone de relieve que la escollera del puente amenaza ruina y que no bastarán las 600.000 pesetas de fianza que tiene depositadas la Sociedad, para responder de todo riesgo, pues si como se teme, desaparece la escollera, puede suceder lo mismo con el puente.

Que es urgente formar la escollera, arrojando piedra de buena calidad y resistente. Que la Sociedad está obligada a conservarla durante los

diez primeros años. El plazo para la conservación del puente por parte de la Sociedad, es a contar desde el 14 de Agosto de 1921, fecha de terminación.

El 18 de Mayo de 1922 es la fecha de recepción oficial de la obra.



(CK)

Puente de la Zurriola

El 28 de Diciembre de 1923, el Ingeniero Municipal Juan Machimbarrena comunica al Ayuntamiento, que al proyectar las cimentaciones del nuevo puente de la Zurriola, sobre el Urumea, y en proximidad a su desembocadura, se pensó en dotarle de un fuerte escollero, aguas abajo de su emplazamiento, para proteger las obras de cimentación de los embates de las mareas.

Se instaló la escollera pero al ser con piedra de poco volumen y de naturaleza margosa, se descompusieron rápidamente con los embates de las marejadas.

Para evitarlo, se presenta el proyecto que constituye una defensa eficaz y definitiva, por medio de bloques de hormigón, cuyo dique llega a alcanzar la altura de media marea.

El presupuesto asciende a 130.579,50 pesetas.

Este presupuesto relativo al escollero, deberá ser costeado por la Sociedad Inmobiliaria del Gran Kursaal, según cláusula existente entre dicha Sociedad y el Ayuntamiento.

Queda aprobado el 17 de Enero de 1924.

En estas fechas de Enero de 1924, la Comisión de Obras acoge con simpatía la moción del Sr. A. Parazuelo proponiendo la construcción de una presa en el río Urumea, y como obra derivada, un club marítimo que embellecería aquellos lugares y permitiría organizar en ellos festejos importantes para la condición turística de la Ciudad.

El 25 de Febrero de 1924, se presenta un escrito con 15 firmantes, dirigido al Ayuntamiento, de propietarios y arrendatarios de los terrenos de Riveras de Loyola y de Mundaiz, situados en la margen izquierda del Urumea, enterados del proyecto de escollera en el nuevo puente de la Zurriola, junto al Kursaal.

No niegan que con esa obra, el puente quedará mejor defendido, pero será con perjuicio de terceros, pues hacen notar que con el escollero que se hizo hace años en la desembocadura, las márgenes del río han experimentado un recrecido paulatino y constante, con dificultad para el saneamiento de los referidos terrenos riberos, porque las zanjas que a tal efecto se cruzan en todos sentidos, están más bajas que los lodazales de dichos márgenes, que es donde desaguan.

Si esto ha ocurrido con una piedra suelta y de vida efímera, puede calcularse lo que ocurrirá con una obra de presa permanente, con el riesgo de convertir en improductivas tierras riberas, que como explotación agrícola se cotizan como las mejores.

Aluden a otros perjuicios ocasionados por el encauzamiento del río, que aguas arriba, en el ensanchamiento del río, la marejada moría bastante más arriba, con grave detrimento de los diques de defensa de las aludidas tierras riberas que lo constituyen césped y tierra.

Otros problemas son el alcantarillado y salubridad que se agravarán al construirse los cuarteles de Loyola, con la concurrencia de dos mil personas, cuyos detritus se verterán al mar.

Otro escrito dirigido al Ayuntamiento por ocho gabarreros del Urumea, dedicados a la extracción de arenas, quejándose que el Ayuntamiento desconoce la defensa de los derechos preferentes y anteriores de sus barrios y población rural y labradora, que circundan la Ciudad y de la que hace caso omiso, sacrificándolos en aras del lujo y la vida elegante y muelle de su zona urbanizada.

Prohibida la extracción de arenas de la Playa de Ondarreta, la Concha y la Playa de Gros, no nos queda más remedio, para no sucumbir, que ex-

traer arena a fuerza de sacrificios sin cuento, del único punto autorizado, el río, con grandes privaciones, como en pleno invierno que hacemos la extracción metidos en el agua hasta la cintura durante varias horas, pues la arena ha sido y es elemento indispensable de nuestras cuadras y huertas.

Con la elevación de la citada presa de 2,30 metros en la desembocadura del Urumea, la entrada de arena al río se hace imposible. Quedamos expuestos a los perjuicios que esta clase humilde de labradores, habitantes y gabarreros, producirá la construcción de la citada presa.

Suplican no se lleve a cabo la obra.

El 20 de Marzo responde el Ingeniero Municipal, Juan Machimbarrena.

Los argumentos expuestos por los opositores a la presa se reducen a

1. Dificultades de saneamiento y aumento de las inundaciones de los terrenos ribereños.
2. Perjuicios en las condiciones de saneamiento por desagüe de inmundicias de las viviendas, así como de los futuros cuarteles, que no han de ser arrastrados al mar con la debida intensidad de corriente, a causa del embalse proyectado.
3. Imposibilidad de entrada y extracción de las arenas del mar en el río.

Rebate los argumentos y en primer término la confusión que supone achacar al encauzamiento realizado en el río y al previsto para el Ensanche de Amara, el aumento de las inundaciones y dificultad de saneamiento de las riberas, aguas arriba.

Que es inevitable, aunque cause algunos daños, lo que viene obligado por las necesidades del crecimiento de la población y su expansión a lo largo del río.

La influencia de una mayor penetración de la marea en el río, motivada por el encauzamiento, puede ser apreciable y quizá sensible, sobre todo en altas mareas vivas. Pero ante este perjuicio inevitable poco significa el pequeño remanso de la presa proyectada.

Sobre el arrastre de detritus o inmundicias, se extiende en argumentos técnicos que minimizan el problema.

En cuanto a la extracción de arenas, lejos de impedir la entrada, la construcción de la presa tenderá a intensificar su depósito y aumentará sus proporciones.

Por lo que respecta al modo de extraer la arena del río, la presa nada impide que se realice por métodos más económicos y menos primitivos que los utilizados por los sufridos caseros. Deberían constituir un sindicato o

federación que, bajo el patronato municipal o provincial, adquieran una draga o chupona para la extracción de las arenas, en condiciones menos aparatosas y más humanitarias que hasta el día.

Conviene hacer constar que en San Sebastián existen intereses tanto o más respetables que los de los caseros; que los ciudadanos, trabajando honrada y oscuramente, sin abandonarse a la vida muelle, han de beneficiar considerablemente a todos, en cuantas mejoras y atractivos para el forastero y para el veraneante se implanten en la localidad.

PUENTE DE MUNDAIZ

Recientemente se ha construído un nuevo puente sobre el río Urumea. Desde Agosto de 1921, fecha de la apertura del puente de la Zurriola, el Ayuntamiento de San Sebastián no había tomado la decisión de construir un nuevo puente.

En Marzo de 1996, debido a la construcción de casas en el Paseo del Urumea, y teniendo en cuenta la conveniencia de un paso apropiado desde Amara a la Universidad, además de aliviar y desviar el tráfico del centro, el Ayuntamiento pensó que debía hacerse realidad el proyecto de este puente, y recuperar el proyecto del Ingeniero José Antonio Fernández Ordóñez, que en 1993 ganó el concurso convocado, habiendo quedado en suspenso su construcción.

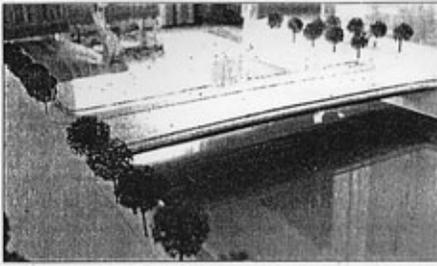
El diseño elegido por el Jurado en 1993 fue el más sobrio de los presentados. El autor describía que el puente es estrictamente el propio table-ro, con un solo vano, con una tecnología avanzada que permite que no sobresalga ningún elemento estructural, ni hacia abajo ni hacia arriba. Tendrá un forma curva en forma de arco.

El proyecto del puente unirá el Parque de Araba y el Paseo del Urumea, con unas dimensiones de 80 metros de largo y 24 de ancho. El presupuesto ascendía a 500 millones de pesetas, de los cuales 350 serán a cargo del Gobierno Vasco y el resto del Ayuntamiento.

El 24 de Febrero de 1998 fue la apertura de plicas para la construcción del puente. Se presentaron once contratistas: siete de ellos formaron la UTE Union Temporal de Empresas, quien se hizo cargo de la obra.

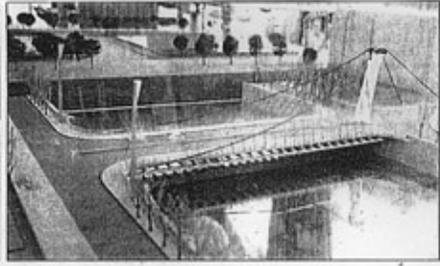
El inicio de la obra fue en Agosto de 1998, para un final previsto en Junio de 1999.

En Junio de 1999, debido a complicaciones en la cimentación de la margen izquierda, la del Paseo de Vizcaya, la obra llevaba dos meses de retraso, pues se tuvo que perforar roca a más de 40 metros de profundidad, para sujetar los pilotes de cimentación.



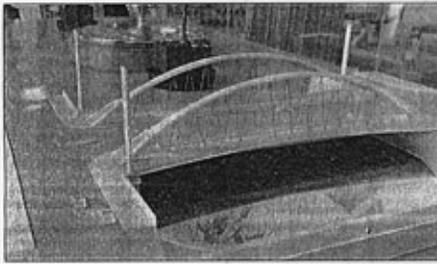
□ La sobriedad de Fernández Ordóñez

El ingeniero José Antonio Fernández Ordóñez ha presentado un proyecto sobrio, con una barandilla acabada en color dorado, que le otorga una especial personalidad. Es el proyecto más barato de los cuatro presentados, pero falta en él una solución para la iluminación. ASOZ



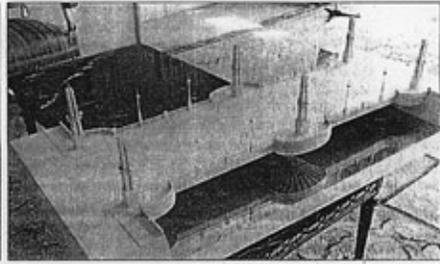
□ Líneas metálicas de Manterola

El estudio de Carlos Fernández Casado, integrado, entre otros, por el ingeniero Javier Manterola, que está llevando a cabo la rehabilitación del puente del Kursaal, apuesta por una línea de vanguardia, que recuerda a alguna de las aportaciones de la isla de la Cantuja sevillana. ASOZ



□ Los arcos de Arenas de Pablo

Juan José Arenas de Pablo, autor del proyecto de rehabilitación del puente de María Cristina, que se llevó a cabo en la primera legislatura, ha presentado un proyecto basado en dos líneas con forma de arco y cuatro postes rectos en sus extremos, en el que también hay uso de las líneas metálicas. ASOZ



□ El clasicismo de José Antonio Torroja

El presidente del Colegio Nacional de Ingenieros de Camión, José Antonio Torroja, ha continuado el estilo clásico de los puentes donostiarres en su proyecto. El puente de Torroja, que presenta dos tipos de faros, es el único que se sustenta en un pilar central, de líneas neoclásicas. ASOZ

(CL)

Proyectos presentados al concurso de 1993

Las fechas de terminación fueron aplazándose, una tras otra, debido a diversas complicaciones y el coste se incrementó en un 25%.

El 6 de Mayo del 2000, terminadas las obras, se realizaron las pruebas de ensayos de cargas y resistencia del nuevo puente, utilizando veinte camiones diferentes, cargados en una cantera próxima con 40 toneladas cada uno, y un total de 800 toneladas de peso, considerando como carga máxima que difícilmente volverá a repetirse. La prueba fue positiva y dejó satisfechos a los responsables.

El puente se inauguró el 13 de Mayo del 2000³³.

33. EL DIARIO VASCO, SS. Marzo 1996. 24 Febrero 1998. Junio 1999. 6 Mayo 2000. AMSS, Sección D. Negociado 12. Serie III. Expedientes 1873.5/ 1976.11.12/ 1987.1.6/ 1988.1.6/ 1991.2.3/ Libros de actas de sesiones 1861.



(CLL) El puente ya colocado, a falta de últimos detalles



(CM) El puente unos días antes de su inauguración

7. Ensanche oriental

Varios años después de terminado el Murallón de la Zurriola y el paseo que daba continuidad al Paseo de Santa Catalina, D. Ramón Berasategui presenta a la Comisión de Obras del Ayuntamiento. un expediente y proyecto de ganar terrenos al mar con obras a ejecutar a orillas del río Urumea, en la Zurriola de esta Ciudad

Examinado el expediente, la Comisión de Obras informa así:

En sesión del 28 de Junio de 1871, el Ayuntamiento ha estudiado con la debida atención el proyecto que D. Ramón Berasategui sometió a la aprobación del Ministro de Fomento, y cuyo objeto es ganar terrenos al mar en la orilla izquierda del Urumea, lo que se propone conseguir por medio de un muro que, apoyándose en el extremo occidental del nuevo puente, sigue una línea quebrada, separándose considerablemente del actual murallón y termina en la parte inferior de la batería de San Telmo, del Castillo de la Mota.

De los terrenos así ganados, se puede destinar una parte a la edificación, que es toda la superficie que quedaría al NO, y el resto hasta el extremo del puente de Santa Catalina, lo explotaría como pesquería criadero de moluscos, lo que no exigiría mas que un muro de poca elevación.

El Ayuntamiento, reconociendo que uno de los objetivos que se propone el autor del proyecto es el embellecimiento de la población, estima que el proyecto menoscaba intereses municipales, y se propone manifestar su resuelta y decidida oposición a la realización de este proyecto, en todo o en parte.

En el plano de ensanche de esta Ciudad, aprobado por el Gobierno el año 1864, se proyectaba la construcción del actual murallón de la Zurriola, con el objeto de ganar al mar una considerable superficie de terrenos que se destinaban en parte a solares de edificación y calles y el resto a paseo, que se extiende a lo largo del murallón, desde el extremo occidental del puente de Santa Catalina hasta la población antigua.

Este proyecto se llevó a efecto felizmente y sin tropiezos, invirtiendo este Ayuntamiento un considerable capital en su construcción y en terraplenes, consiguiendo dotar al pueblo de un magnífico paseo, cuyo mayor mérito consiste en que, desde todos sus puntos, se extiende la vista por todo el Oceano, hasta perderse en el horizonte.

El proyecto del Sr. Berasategui viene a arrebatar a este paseo su mayor encanto, porque edificando, como se propone hacerlo, en la superficie del terreno que comprende el proyecto, es indudable que una gran parte de él perdería su magnífica vista.

Por otra parte, las obras que proyecta el Sr. Berasategui serían imposibles o de difícil realización, si el Ayuntamiento no hubiera realizado el

murallón y terraplenes de la Zurriola. No sería razonable conceder a un particular el derecho de apoyarse en obras ejecutadas por la Corporación, en beneficio de sus administrados, para realizar un proyecto que, en último término, lastimaría profundamente los intereses públicos.

Además, la realización de este proyecto perjudica otros intereses del Ayuntamiento, que acaba de construir un magnífico edificio para mercado, que le costará más de 30.000 duros, sin contar el valor de los terrenos que es muy grande. Los edificios destinados a ese objeto exigen mucha ventilación y por eso se hacen generalmente abiertos por todos lados.

Este edificio quedaría entre calles y ahogado, si se realiza el proyecto del Sr. Berasategui y es muy posible que no pudiera servir para el objeto a que se destina, por falta de ventilación.

Pero hay más. Detrás del Mercado y a orillas del mar, el Ayuntamiento tiene otro edificio público destinado a Carnicería y Pescadería. En este edificio se halla el Matadero y un anexo para limpieza de pescado y tripas de corderos, servicios que exigen mucha ventilación. Todo esto quedaría entre calles, perdiendo su ventilación y desagüe natural al mar.

Obligaría al Ayuntamiento a trasladar a otro punto, y aun suponiendo que pudiera hacerse, supondría una inversión muy importante que el Ayuntamiento no puede atender, dadas las grandes necesidades derivadas de las importantes obras en construcción y proyecto.

El Ayuntamiento no considera imposible el ensanche de la Ciudad por la parte de la Zurriola, y la apertura de un paseo alrededor del Castillo, y cree que algún día se realizará y habrá medios para conciliar todos los intereses, pero hoy lo considera un sueño.

En cuanto a la pesquería proyectada por el Sr. Berasategui; la piscicultura nos parece muy importante y vería con gusto el Ayuntamiento un proyecto serio y bien meditado, pero sin que se sepa la calidad de los trabajos que se trata de efectuar, la clase de peces y moluscos que se quieren obtener y la manera de resolver los múltiples casos e inconvenientes que estos parques ofrecen, esta Corporación se opone a la concesión de este privilegio.

Cree el Ayuntamiento que bastan las razones expuestas, para que quede plenamente justificada su oposición y termina por consiguiente este informe, suplicando al Excmo. Ministro de Fomento que no conceda al Sr. Berasategui la autorización que solicita.

Se acuerda trasladar el precedente informe al Gobernador Civil.

Pocos meses después, en Setiembre del mismo año, la Comisión de Obras recoge el informe que el Gobernador Civil ha remitido para su estudio al Ayuntamiento

D. Juan Bouquet solicita del Ministro de Fomento una concesión para utilizar, destinado a edificación y obras públicas, los terrenos actualmente sin empleo ni valor, de la playa ocupada en parte por el alveo del río Urumea, en su orilla izquierda, y acompaña un notable trabajo, designado con el nombre de “Ensanche Oriental de San Sebastián”.

El trabajo del Sr. Bouquet ha sido cuidadosamente estudiado por la Comisión. El autor se propone ganar una superficie considerable de terreno al mar, terreno que se extiende desde la punta externa NE del Castillo de la Mota, hasta el punto del actual murallón. Para eso trata de construir un muro de 4,50 a 5,50 metros de altura, a contar del nivel de los cimientos, y de 328 metros de longitud en su alineación recta, terminando por los dos extremos en dos tambores, cuyos radios respectivos son de 37 y 50 metros. Serían construídos con mucho esmero, con la solidez necesaria para resistir los embates del mar.

En el terreno conquistado se proyectan cuatro manzanas, destinándose la primera, toda entera, a la construcción de un gran edificio con arcos, designado con el nombre de “Gran Fonda Kursaal” en la fachada principal; situada en la misma alineación de la del nuevo Mercado, haría frente al actual Paseo de Santa Catalina.

Las demás manzanas se dividirían en solares, constituyéndose en ellos elegantes edificios a la inglesa, con jardines por delante, por el mismo estilo que los del Paseo de la Concha.

El autor proyecta, a lo largo del nuevo murallón, una avenida de 15 metros de ancho, que serviría para enlazar el actual paseo con un paseo de circunvalación alrededor del Castillo de la Mota. Y como se propone dejar intactas las casas que están adosadas, proyecta también por detrás de las nuevas manzanas y para servicios exclusivos del nuevo barrio, una calle de 6 metros de anchura. Las manzanas están separadas unas de otras por calles que tendrán 8 metros de anchura y servirán para poner en comunicación la calle del Ensanche Oriental con la Avenida a que se ha hecho referencia.

Finalmente, a continuación del actual paseo de la Alameda y frente a la fachada principal de la Gran Fonda Kursaal, se proyecta un “square” a la inglesa, con surtidores de agua, estatuas que servirían de ornato, no solamente al paseo de la Alameda, sino también al de Santa Catalina.

Hecha esta sucinta relación de las obras que se propone el autor del proyecto, la Comisión de Obras va a exponer, con la mayor imparcialidad,

las ventajas e inconvenientes que a su juicio resultarían con su inmediata realización.

El examen minucioso de este proyecto, le causa a la Comisión una favorable impresión, porque descubre en el autor el deseo de armonizar, en todo lo posible, el interes del empresario con el interés del público.

Es evidente, que con la realización se conseguiría el embellecimiento de la parte oriental de la Ciudad, porque desaparecerían completamente de la vista, las casas viejas y de mal aspecto que bordean la orilla izquierda del Urumea, a lo largo de la antigua muralla, y que tan mal efecto causan.



(CM)

Las casas viejas junto a la muralla

Los nuevos y elegantes edificios que se construirían en los terrenos ganados al mar, harían juego con las magníficas casas de la calle de Oquendo y se presentaría a la vista, desde la carretera de Francia y desde el camino de la Estación, un conjunto armonioso y bello, que daría mucho realce a la Ciudad.

Pero realizado el proyecto, tal como se presenta, por más que el autor lo niegue, una parte del Paseo de Santa Catalina perdería su preciosa vista, que es su mayor, por no decir su único encanto. Y cree la Comisión que sólo hay un medio y muy costoso por cierto, de evitar este gran inconveniente; y es continuar el mismo muro nuevo hasta la cabeza occidental del nuevo puente de Santa Catalina, desviando insensiblemente la línea del pro-

yecto, hasta convertirla en una línea paralela o convergente con la del actual murallón, y ensanchando de esta manera el paseo actual en toda la longitud.

La Comisión comprende que una empresa particular no pueda presentar el proyecto en estos términos, porque todo el importe de los solares de edificación, aunque se vendieran bien, no llegaría a compensar los grandes gastos ocasionados por la ejecución de las obras.

Nos extraña que el autor no asigna al paseo mas que 15 metros de anchura, convirtiéndolo así en una calle de las ordinarias, un paseo que con la suficiente anchura, podría ser uno de los mayores encantos de la Ciudad.

Bastaría con renunciar a los jardines que proyecta delante de las casas, jardines que en ese punto serían inútiles por ser punto impropio para la vegetación, a causa de la proximidad del mar y por hallarse expuesto, sin defensas, a los helados vientos del Norte.

Si bien es importante la cuestión del ornato, máxime tratándose de una Ciudad como esta, que aspira a llamar la atención por su belleza, no basta, sin embargo, fijarse exclusivamente en ello; es necesario también, examinar si el nuevo barrio que se proyecta construir, reuniría todas las buenas circunstancias apetecibles.

Sus condiciones no pueden ser satisfactorias mientras no forme parte del proyecto la idea de derribar la muralla actual y todas las casas que le están adosadas, porque solo de esta manera habrá bastante terreno, no solo para dejar una espaciosa calle, sino para dar mayor anchura a las manzanas proyectadas, y esto permitiría, al propio tiempo, el que las calles de la Trinidad, Iñigo y Puyuelo, del casco antiguo, pudieran prolongarse hasta la orilla del mar.

Pero realizado el proyecto tal como se presenta, queda por la parte traserá una calle estrecha y de malas condiciones higiénicas, mientras no desaparezcan los servicios municipales allí establecidos, a saber: la matadería de reses y un edificio destinado a la limpieza de pescado, tripas de cerdo, etc. Estos servicios exigen mucha ventilación y deberían trasladarse, planteando un problema de muy difícil solución, como sería hallar emplazamiento adecuado para estos servicios.

También el nuevo mercado se perjudicaría notablemente, por lo ya expuesto en el proyecto del Sr. Berasategui.

En vista de las consideraciones expuestas, creemos que el Ayuntamiento debe manifestar al Ministro de Fomento que, en su concepto, no conviene se otorgue la concesión solicitada por D. Juan Bouquet. Y en el caso de que la Superioridad opinara de distinto modo, espera que se pon-

drán a salvo los intereses municipales, otorgándose la concesión con aquellas limitaciones y condiciones que se desprenden del contenido de este informe.

Y adoptándolo en todas sus partes, el Ayuntamiento acuerda informar al Gobernador en el mismo sentido, con devolución del citado expediente.

* * *

El modesto plan de ensanche solicitado por el Sr. Berasategui, fue ampliado por el mismo peticionario, bajo la dirección técnica del Ingeniero Sr. Lagasca, que presentó otro proyecto de más extensa urbanización en la margen izquierda, comprendiendo también la de la derecha del río Urumea.

Se trata de un largo y detallado informe, de fecha 16 de Enero de 1873.

Respecto de la margen izquierda, se acompañaban dos proyectos: uno que dejando subsistentes las viejas casas adosadas a la antigua muralla y cerraba la calle de Oquendo, y otro que, prolongando esta calle, ofrecía mejores condiciones de urbanización.

Ambos proyectos adolecían de un mismo capitalísimo defecto; el de lesionar importantes intereses públicos, creados por la iniciativa del Municipio, mediante la inversión de cuantiosos capitales.

El proyecto incluía también el enlace de ambos márgenes, más abajo del río, con un nuevo puente que una el barrio que surgirá en la margen derecha. Sería una pasarela de 150 metros sólo para peatones.

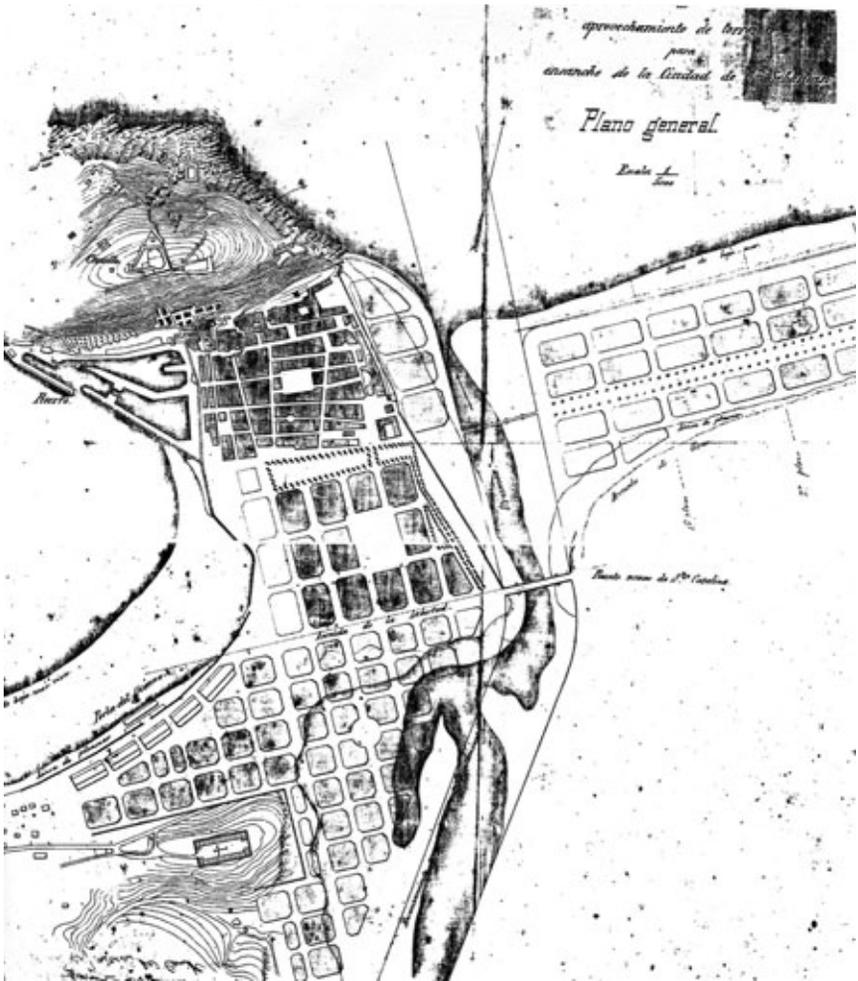
Presenta el presupuesto de la obra total. Para la margen izquierda un total de 476.342,80 pesetas; para la margen derecha, 541.050,82 y la pasarela de hierro 156.457,42. Añade gastos de dirección y administración 5% e imprevistos 10%, dando un total de 1.349.928,70 pesetas.

El 16 de Abril de 1873, el Arquitecto Municipal, Jose Goicoa, analiza el proyecto del Sr. Lagasca y presenta su dictamen al Ayuntamiento.

Su resolución es que no conviene otorgar la concesión sobre la orilla derecha del Urumea, por las malas condiciones que dicha población tendría; y la de la izquierda, acepta la solución segunda, poniendo a salvo los intereses municipales.

El proyecto de la margen derecha no llena necesidades de edificación, pues propuesto por el Ayuntamiento el Ensanche de las marismas del Urumea, supone obtener terrenos más que sobrados para satisfacer las necesidades durante muchísimos años.

La población proyectada en la margen derecha, se halla a gran distancia de la playa de baños. En los arenales en que se trata de construir, no es posi-



(CN)

ble tomarlos, pues no tiene condiciones para ello. Expuesta a los huracanos vientos del N y NO, no es posible en ella la vegetación. No puede ser una población de verano.

Lo que el Ayuntamiento proyecta en las marismas de la ría, tiene por el entorno todas las ventajas apetecibles. Resguardada de los vientos, más inmediata a la playa, son inigualables las condiciones de habitabilidad en todas las estaciones del año.

En la margen derecha, el proyecto del Sr. Lagasca, está la furia de los temporales y de los embates del mar, que en invierno habría de ser imposible habitar.

Por su parte, el Ayuntamiento añade sus objeciones a la parte del aprovechamiento de la margen izquierda. La primera solución es de tan mal efecto, que en vez de embellecer la población por este lado, la afea, pues quedan subsistentes las casas adosadas a la muralla, que tanto contrastan con las elegantes construcciones del ensanche. Además la calle de Oquendo ha de ser y lo es ya, la vía de circulación natural de toda la población antigua, y terminaría en una rinconada de malísimo efecto, aceptada aquella disposición.

Sobre la segunda solución, propone una distribución sobre la que no hay nada que objetar como pensamiento general de urbanización.

Pero el autor del proyecto señala que de este modo resulta menor el área de edificación, y le sería necesario una indemnización, aunque no indica la forma en que debe hacerse. El Arquitecto se extiende en razones contrarias, demostrando que se lastiman mucho los intereses públicos.

Sobre la orilla derecha confirma las razones del Ayuntamiento y añade que si se construyese la población de la margen derecha, por lo mucho que avanza y por lo estrecha que es la ría, desaparecerían los encantos del panorama que desde todos los puntos de la Zurriola se extiende hacia el horizonte del mar.

A pesar de la reiterada oposición del Ayuntamiento a la concesión de los proyectos que se presentaban, el Gobierno de la República aprobó el plan y otorgó la concesión, dictando una orden en 31 de Octubre de 1873.

El informe de la Dirección General de Obras Públicas, Agricultura, Industria y Comercio de Madrid, firmado por el Sr. Gil Berges, decía:

Visto el expediente promovido por D. Ramón Berasategui.
 Visto el expediente promovido por D. Juan Bouquet.
 Visto el segundo proyecto promovido por D. Ramon Berasategui.
 Vistos los informes de las Corporaciones y Autoridades que la ley prescribe.
 Visto el resultado de la comparación entre los proyectos de ambos peticionarios.

El Gobierno de la República concede a D. Ramón Berasategui y Cia. autorización para ejecutar por su cuenta y sin subvención alguna del Estado, las obras de encauzamiento del Urumea y ensanche de la Ciudad de San Sebastián, con sujeción a los planos del proyecto y a las condiciones siguientes:

Extractamos.

Se cede al Ayuntamiento de San Sebastián la parte de los terrenos ganados a la ría, comprendido entre el Puente de Santa Catalina y la línea tra-

zada en prolongación de la fachada Sur o principal del Mercado nuevo, para regularizar y dar mayor anchura al Paseo de la Zurriola o de Santa Catalina.

Los terrenos ganados en la margen derecha, se distribuirán conforme a lo propuesto en el proyecto.

Quedan obligados los concesionarios a construir por su cuenta en la margen izquierda las alcantarillas necesarias.

En caso de llevarse a cabo la construcción de la pasarela de hierro proyectada para la comunicación directa entre uno y otro margen, se proyectará de forma que la viga no se halle sujeta al embate de las olas, elevándola lo suficiente.

Se principiarán las obras dentro del plazo de 12 meses de la publicación de esta autorización. Primero las obras de la margen izquierda, que deberán concluir a los cuatro años.

Un año después de la terminación de la margen izquierda, principiarán las obras de la margen derecha; en un plazo dentro de los tres primeros años el muro de encauzamiento de la ría y 300 metros del que corre paralelamente a la línea de la marea, concediendo plazo de dos años para la construcción de cada uno de los tramos de 300 metros.

Los terrenos ganados al mar en la margen izquierda de la ría, serán de propiedad de los concesionarios, luego que hayan construido el muro de esta margen, las alcantarillas y la parte del terraplén, en lo que confronta con el paseo de Santa Catalina hasta la línea de la fachada principal del Mercado nuevo.

En la margen derecha, adquirirán la propiedad de las zonas correspondientes a las obras de defensa que ejecuten.

Esta concesión se entiende hecha sin perjuicio de terceros y dejando a salvo todos los intereses particulares.

El Ayuntamiento tuvo que aceptar este dictamen, aunque manifestando dentro de la Corporación, las razones detalladas por las que no estaba de acuerdo con la concesión, sobre la que estuvo en todo tiempo pendiente.

En Marzo de 1880 se dirigió al Ministro de Fomento señalando que no se han cumplido los plazos de vigencias de la concesión. Que fueron estipulados 12 meses de plazo para dar principio a las obras. En Agosto de 1874 se declaró en suspenso todos los plazos señalados, hasta que terminara la guerra civil, pues impedía realizar las obras.

En Setiembre de 1876 se aprobó la transferencia de la concesión a la Sociedad del Marqués de Salamanca, bajo las mismas condiciones.

Terminada la guerra civil, los plazos estipulados estaban en vigor y en esta fecha no se han dado principio a las obras.

Suplica el Ayuntamiento se declare caducada la concesión otorgada.

En Abril de 1880 el Ministro de Fomento deniega la solicitud del Ayuntamiento y concede al concesionario un nuevo plazo de seis meses para comenzar las obras, y de cuatro años para terminarlas, debiendo invertir en cada uno de ellos, la cuarta parte del presupuesto total de las obras.

De nuevo, el 15 de Octubre de 1881, el Ayuntamiento volvió a solicitar del Ministro de Fomento la caducidad de la concesión por no haberse cumplido las condiciones para el comienzo de las obras. Señala el Ayuntamiento que el concesionario comenzó a mover algunas piedras de la escollera de la Zurriola, como tratando de hacer ver que daba principio a las obras y así cumplían la condición obligada. Desde entonces ha transcurrido un año sin hacer nada.

Esta petición fue también denegada por el Gobierno.

El 1 de Abril de 1882, el Marqués de Salamanca indica que han dado comienzo las obras de ensanche y se necesita emplear herramientas colosales, y a veces pequeños barrenos para mover piedras de gran tamaño; pide al Ayuntamiento que, debido a la aglomeración de curiosos, coloque un cartel que diga “No se permite la entrada.”

El 6 de Noviembre de 1882, el Sr. Carcer, representante del Marqués de Salamanca, pide autorización para derribar parte del murallón actual de la Zurriola, en el vertice del ángulo que forma con el puente de Santa Catalina, con objeto de que resulte puente de unión entre dicho murallón y el nuevo que está construyendo el Marqués y que termina formando una arista.

El día 15 se le concede la autorización.

Con fecha 29 de Agosto de 1884 se convoca a reunión a los propietarios de las casas de las calles Zurriola, Santa Ana, Trinidad y San Juan, para llevar a efecto el ensanche oriental de la Ciudad

Se determinan las bases de la propuesta.

- 1º. Se derribará la casa, abonando el precio de la misma en tasación que se practicará, sin tener en cuenta para ello la renta, sino tan solo el valor material de la casa.
- 2º. Formadas las manzanas, serán vendidas por la Empresa concesionaria del ensanche y se distribuirá el producto de la venta entre los propietarios de los terrenos, en proporción a su superficie.

Se ruega contestación a la mayor brevedad.

Hay divergencias en las respuestas de los afectados; algunos aceptan, otros no y alguno presenta objeciones. Las comunicaciones van recibiendo en los meses de Setiembre, Octubre y Noviembre de 1884.

El Arquitecto Nemesio Barrio presenta una relación con las superficies que tienen las casas afectadas:

Calle de la Zurriola; 13 casas y 11 propietarios	1097,88 m ²
Calle de la Trinidad ó 31 de Agosto; 2 casas y 2 propietarios	153,33
Calle de San Juan; 6 casas y 6 propietarios	454,24
Calle de Santa Ana; 3 casas y 3 propietarios	358,20
Total	<hr/> 2.063,65 m ²

Superficie ocupada por la vía pública:

Calle Santa Ana	90,20 m ²
Calle Zurriola	441,-
Callejón tras de la Zurriola	491,75
Total	<hr/> 1022,95 m ²
La Pescadería ocupa	1309,- m ²

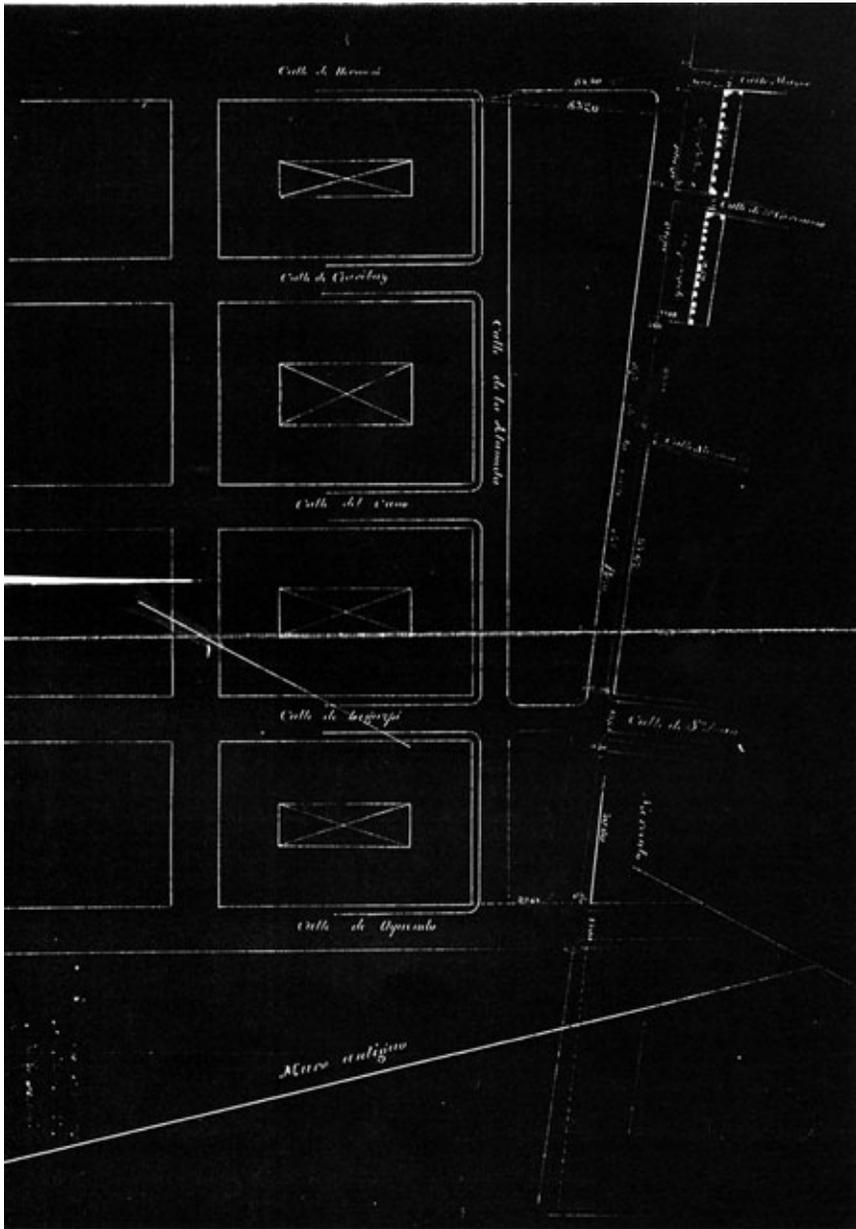
En Diciembre de 1884, los Arquitectos Goicoa y Barrio examinan la situación de las obras de la Zurriola, debido a que se inundan las bodegas de las casas de las calles próximas a San Vicente, con la consiguiente alarma del vecindario.

Los Arquitectos han tomado las resoluciones que creen suficientes para evitar esas inundaciones. Su causa es el agua embalsada por el muro de cierre de la Zurriola, que llegó a tomar un nivel muy superior al de la pleamar equinoccial; y como la alcantarilla de la calle Trinidad tiene un desagüe sobre el terreno que se anegó, penetró por ella el agua con gran violencia.

Mientras el muro de cierre no llegue a tomar la altura necesaria, se sufrirán las inundaciones. Y ha de darse una salida al agua; se está abriendo en el muro, al pie del Castillo, una tajea que dé salida a las aguas.

El 4 de abril de 1885 la Empresa del Marqués de Salamanca, pide se apruebe la nueva alineación para el límite por el N de los terrenos ganados al mar.

El Ayuntamiento aprueba el adjunto plano, que contiene la alineación de la Plaza vieja y la Calle del Pozo. Entre la calle Mayor y Narrica se proyecta un soportal corrido para que puedan guarecerse los paseantes en los días de lluvia.



(CN)

El 6 de Abril de 1885, el Cuerpo Nacional de Ingenieros de CCP de Guipúzcoa, certifica que las obras del ensanche en la margen izquierda del Urumea, de las cuales es concesionario la testamentaria del Marqués de Salamanca, se ha comprobado hallarse construido el dique o muro de defensa que gane los terrenos al mar.

El 28 de Abril de 1885, el representante del Marqués de Salamanca ya fallecido, se dirige al Ministro de Fomento, señalando que terminadas las obras con arreglo al decreto de concesión del 31 de Octubre de 1873, ha llegado el momento de resolver la cuestión de conservación de las obras.

Para prevenir los desperfectos que pueda llevar a cabo el mar, dicte la oportuna resolución para la vigilancia y conservación de las obras. Y se le declare exenta de todo compromiso ulterior.

En Junio de 1885, la Comisión de Obras y Policía urbana, examinan y estudian el oficio anterior, al que dan suma importancia por lo que pueda recaer en el futuro sobre el Ayuntamiento. Lo rechazan con toda clase de argumentos y disposiciones anteriores del Gobierno. Que el Ayuntamiento comunique al Ingeniero Jefe de Obras Públicas, que sea el Gobierno quien reciba definitivamente los muros de cerramiento del ensanche oriental, cuidando de su entretenimiento y conservación.

7 de Julio de 1885. La Empresa de las Obras de la Zurriola se propone adquirir la semana próxima, las casas de la calle Zurriola nº 2 y 12 para su inmediata demolición, y para ello ha de ocupar momentáneamente las vías públicas para las obras. Solicita autorización del Ayuntamiento.

Aceptada, con ciertas condiciones, el 28 de Julio.

El 18 de Agosto de 1885, D. Jose de Carcer, representante de la Empresa de las obras de la Zurriola, expone que terminados los trabajos del ensanche oriental por la margen izquierda del Urumea, según la concesión otorgada, distribuidos los terrenos y comenzada la venta de solares, es preciso que este ensanche tenga nombre para su cómoda designación y la inscripción de ventas en el Registro de la Propiedad, se sirva el Ayuntamiento señalar nombre a las tres calle transversales y al paseo de 20 metros alrededor del muro.

El 20 de Setiembre de 1885, la Empresa concesionaria ofrece a los dueños de las casas a derribar, las condiciones de permutas. Y hace observar al Alcalde, que el Ayuntamiento se verá obligado en breve plazo, por reclamaciones del vecindario:

- 1º. A hacer cumplir las leyes de policía, obligando a los dueños de las casas de la calle Zurriola a cerrar los albañales de aguas inmundas que vierten a la muralla y conducir las a las alcantarillas.

2°. A prohibir la prostitución pública en las casas de las calles contiguas a la Iglesia de San Vicente y al Cuartel.

3°. A derribar la muralla de la Zurriola.

Estas medidas que el Ayuntamiento debe llevar a cabo por sí mismo y que ha aplazado hasta ahora, no podrá dejar de ejecutarlas en un breve plazo, en virtud de las reclamaciones que le dirijan. Y una vez llevadas a cabo, el valor de las casas de la calle Zurriola, disminuirán considerablemente.

La Empresa ofrece al Ayuntamiento condiciones de acuerdo para el servicio a los propietarios afectados, dentro de lo que se expresa en la orden de concesión.

Nota para el cálculo de la expropiación de las casas.

El total importe de todas las casas del ensanche, o sean la calle Zurriola y las casas de las calles San Juan, Santa Ana y Trinidad, se elevan a unas 300.000 pesetas.

Si el Ayuntamiento adquiere todas las fincas, quedaría a su favor, además de los solares donde están edificados, los emplazamientos de las calles que desaparecen y quedan absorvidas en las nuevas manzanas. En este caso, el Ayuntamiento realizaría una operación ventajosa y compensaría las nuevas calles que ha de abrir, con el terreno de las antiguas.

El número de metros que el Ayuntamiento adquiriría por esta operación, puede estimarse en unos 3000 a 3200 m², que vendidos a 125 pesetas el metro, producirían de 275.000 a 400.000 pesetas.

El 9 de Setiembre, la Comisión de Instrucción propone el nombre de las calles del ensanche oriental.

- Paseo de Salamanca, en justo reconocimiento al hombre emprendedor que ha llevado a cabo esta empresa.
- Calle de la Brecha, como recuerdo histórico del célebre lienzo de muralla que va a desaparecer en breve.
- Calle de los Fueros, en memoria de las aún recientemente perdidas libertades y franquicias.
- Calle de Euskal erria, para que se sepa que los vascongados no olvidamos nuestra muy amada lengua euskara.

El 28 de Junio de 1887, la Comisión de Policía Urbana propone que la calle prolongación de la del Pozo, que se encuentra delante de la casa de nueva construcción de la Zurriola, y que da frente al paseo de Santa Catalina, lleve el nombre de calle de la Reina Regente.

El 24 de Agosto proponen que la calle continuación de la de Oquendo, entre el Mercado y las casas de nueva construcción, se llame Aldamar.

El 23 de Noviembre, fallecido el Teniente General Rafael Echagüe, hijo de este pueblo, se acuerda que la calle transversal paralela a Reina Regente, se le llame calle del General Echagüe.

El 6 de Diciembre de 1885, la Empresa concesionaria sugiere, explica y pide autorización para modificar el replanteo de solares que han quedado excesivamente grandes y desea reducirlos y formar cuatro calles, en lugar de las tres de un principio.

La Comisión de Obras ve con satisfacción el cambio, que ha de suponer una mejora para la población, e informa favorablemente.

Vista la instancia de la testamentaria del Marqués de Salamanca, solicitando se dicte la oportuna resolución que fije a quién corresponde la conservación de dichas obras, por RO del 2 de enero de 1886, queda dictaminada la controversia sobre quien debería soportar los gastos de conservación de las obras de la Zurriola, y extendiéndose en consideraciones, fija que los gastos de conservación deben ser costeados por el Ayuntamiento de San Sebastián y por el concesionario, y deben ponerse de acuerdo sobre la proporción en que cada uno de ellos debe contribuir.

Esta RO no se notificó al Ayuntamiento de San Sebastián, quien se enteró de ella diez años después, por otra RO de Diciembre de 1896 publicada con el solo fin de reproducirla. El Ayuntamiento no pudo, por lo tanto, tomar determinación alguna encaminada a oponerse a esa RO y se limitó a sostener el criterio que siempre sostuvo, de no encargarse de la conservación de las obras ejecutadas.

26 de Julio de 1886. La Comisión de Obras presta su conformidad a la reconstrucción de un trozo de muro, por haber sufrido averías en los temporales de invierno. El proyecto se reduce a la construcción de otro muro, por su parte interior, con más profundidad y mayor grueso, en una extensión de 150 metros de longitud.

En sesión del 30 de Mayo de 1888 se estudia el oficio del Arquitecto Nemesio Barrio, en el que comunica que, por efecto de las mareas, en la margen izquierda del Urumea han quedado en descubierto los cimientos del muro comprendido entre el puente de Santa Catalina y la manzana primera del ensanche oriental, y propone se realice el muro en los sitios más precisos para evitar mayores gastos, de no ejecutarse ahora esta reparación, así como los desperfectos ocurridos en el muro construído aguas arriba del puente de Santa Catalina.

El Alcalde llama la atención del Ayuntamiento sobre este asunto que puede llegar a ser grave con el tiempo, pues puede ocurrir una avería de

mayor importancia con el murallón principal, construido por la Sociedad propietaria de los terrenos del ensanche oriental.

Conviene estudiar con gran cuidado este punto para salvar al Municipio de toda responsabilidad, ya que la Empresa está vendiendo terrenos a los propietarios que allí hacen edificaciones, y el Ayuntamiento se va a encargar de la apertura y entretenimiento de las vías públicas. ¿A quién corresponderá la reparación de las vías si un día ocurriera un desastre? Asunto que merece inmediato estudio y propone que pase a la Comisión de Litigios y Obras.

En sesión del 18 de Julio de 1888, el Alcalde manifiesta la gravedad que encierra todo acto que pueda suponer una recepción o toma de posesión tácita de las obras ejecutadas más allá de la prolongación de la calle del Pozo. Que por tal podría tomarse la ejecución de cualquier clase de obra, como accesos, adoquinado, etc., y aun estando acordado se haga la calle de Salamanca, se acuerda la supresión de las obras, incluso la acera hecha en dicha calle. Que no se ejecute obra alguna, de cualquier clase, hasta que no esté garantizado el Ayuntamiento.

El 12 de Marzo de 1889, Morales de los Ríos, representante de la Sociedad Inmobiliaria de San Sebastián, actual concesionaria, informa de la forma y distribución definitiva de los terrenos. Y pide se apruebe el resto del trazado, es decir, el trozo comprendido entre el antiguo frente de muralla y la acera izquierda de la calle Aldamar.

La Comisión de Obras opina que no se apruebe. El enlace de la población vieja con la proyectada, exigirá el derribo y expropiación de varias fincas de la calle Zurriola, el día en que la edificación tome incremento por esa parte. Requiere un estudio por parte del Ayuntamiento para realizar esa importante mejora.

El 16 de Mayo de 1890 el Ministro de Fomento, autoriza a la Sociedad Inmobiliaria de San Sebastián, la modificación en la parte comprendida entre la calle Aldamar y la antigua población.

El 13 de Marzo de 1894, la Comisión de Obras, con la aprobación del Ayuntamiento, requiere al Ministro de Fomento que no ignoren los grandes sacrificios hechos por la Sociedad Inmobiliaria para construir el rompeolas, pero nada obliga al Municipio hacerse cargo de unas obras cuya conservación pudiera resultar costosísima por las razones expuestas, y que además el muro construido ahora, no es otra cosa que el anterior llevado más al centro de la ría, sin que haya estado nunca a cargo del Ayuntamiento el cuidado y conservación de aquel, por lo que respecta al trozo comprendido entre el Mercado y la falda del Castillo. Esta Comisión cree que no debe el Ayuntamiento contraer obligaciones que, a la larga, o quizá en época no lejána, constituirán un gran censo para el Erario Municipal.

El 26 de Octubre de 1896, varios Concejales han examinado el informe presentado por la Comisión de Obras, relativo al proyecto de desviación y encauzamiento de la margen derecha, que por RO del 13 de Abril de 1896 ha sido autorizado a la Sociedad Inmobiliaria de San Sebastián.

Que antes de informar sobre esta cuestión, se acuda al Gobierno llamando su atención sobre el estado ruinoso de las obras de defensa y del muro de encauzamiento de la margen izquierda del Urumea, que defienden los terrenos ganados al mar y enajenados por la Sociedad Inmobiliaria, sobre el abandono en que se encuentran, tanto el muro citado como los rompeolas y demás obras de defensa, sin que por nadie se atienda su conservación y reparación.

Que el Ayuntamiento no puede ser quien se debe encargar de la ejecución de dichas obras, y que esas obras distan mucho de garantizar los terrenos ganados al mar en el ensanche oriental.

Los derrumbamientos causados en uno de los rompeolas por el mar y los desperfectos en los muros de defensa, desde el año 1885, así como el abandono de las obras, han creado un estado de inquietud.

Estos tristes vaticinios estuvieron a punto de realizarse hace un mes, con motivo de la marejada y duro temporal, los días 5 y 6; no solo se demolieron buena parte de las obras exteriores de defensa, sino que, rebasando la coronación del muro de encauzamiento, anegaron calles y solares inmediatos, destruyendo y hundiendo en gran parte el Paseo Salamanca.

Se apoderó el terror en el vecindario y moradores del Ensanche Oriental. Se hace cierto que el Ingeniero Jefe de Obras Públicas era el que, a nombre del Gobierno, debía de recibir los muros de cerramiento, cuidando de su entretenimiento y conservación, aceptando el Ayuntamiento solo lo que concierne al ramo de policía urbana.

Que se proponga al Ministro de Fomento que el Ingeniero Jefe vuelva a examinar con urgencia el muro y haga constar cuál es el estado actual, y se realicen las obras necesarias para previsión de desgracias.

Que la Sociedad Inmobiliaria es la única que tiene obligación de efectuar a sus expensas todo lo que es necesario para su conservación. Que mientras no se ejecuten estas obras en la margen izquierda, no se considere a la Sociedad Inmobiliaria en condiciones de poder emprender las obras de desviación de la margen derecha y construcción del muro de playa que tiene solicitado.

Este informe fue aprobado por el Ayuntamiento en sesión del día 27, enviándolo después al Ministro de Fomento.

En sesión del 17 de Noviembre, vuelve a tratarse del grave asunto referente a la situación del muro de la Zurriola, en peligro de derrumbamiento. Se envía una Comisión a Madrid para tratar personalmente de esta cuestión en el Ministerio

* * *

En estos más de cien años transcurridos desde esas fechas de 1896 hasta nuestro tiempo, han venido sucediéndose las roturas del muro, las inundaciones y los estragos, a pesar de tantas precauciones y posibles soluciones adoptadas. Quizá la razón de este problema no resuelto es que se adelantó excesivamente el muro de contención sobre el mar, para ganar terreno edificable, dando lugar siempre a encuentros graves cuando la mar se embravece y busca su límite natural.

* * *

Con objeto de resolver definitivamente la cuestión de la conservación y sus gastos, en sesión del 18 de Diciembre de 1896, el Ayuntamiento acuerda recurrir en vía contenciosa la RO del 13 de Abril de este año, relativa al ensanche oriental, por estimarla lesiva a los intereses municipales*.

Durante todo el año 1897 se suceden sesiones del Ayuntamiento sobre este mismo tema, se entabla correspondencia con personas influyentes, actúan letrados y procuradores, aguardándose el dictamen oportuno. Entre tanto el Ayuntamiento debe tomar medidas de protección porque sigue habiendo hundimientos en el ensanche oriental.

En un informe del Ingeniero Jefe de Obras Públicas del 14 de Abril de 1897 se dice que la situación se ha agravado a consecuencia del último temporal, en el muro oriental

El Arquitecto Nemesio Barrio detalla su situación. El muro interior se halla en ruinas, a causa de los socavones en su base de cimentación, así es que se encuentra con una porción de grietas, y bastaría su propio peso para que pueda desplomarse, convirtiéndose en ruinas. El muro exterior se halla cuarteado en grande extremo, apareciendo grandes grietas y como se encuentra muy socavado por las mareas, su ruina no se hará esperar mucho, si las mareas continúan un poco fuertes.

Ha desaparecido el terraplén que se hallaba entre los dos muros, lo cual hará que sea atacado el muro que corresponde a la alineación de la calle 31 de Agosto.

* Para mayor información sobre estos debates, véase la obra que el Ayuntamiento de San Sebastián publicó en 1897, en un libro de 125 páginas titulado "El Murallón de la Zurriola"

Continúa su informe sobre el problema de los alcantarillados, también en peligro por las mareas.

El día 16 de Abril, el Alcalde escribe al Gobernador Civil, indicando que los propietarios del Ensanche Oriental han demandado al Ayuntamiento para que se le obligue a contribuir a las obras de reparación del muro. El Alcalde expone las razones del Ayuntamiento ya sabidas y desestima por improcedente la demanda.

En sesión del día 17 de Abril, el Ayuntamiento explica que el Gobernador Civil está alarmado por el derrumbamiento del murallón de la Zurriola. Que conviene tomar una determinación sobre la alcantarilla, pues en el caso de desaparecer el murete de la alcantarilla, pudiera haber peligro para las casas de la calle General Jauregui

El Ayuntamiento acuerda poner a disposición del Gobernador la cantidad de 5000 pesetas, para que pueda emplearlas en lo que estime conveniente para evitar dichos peligros.

El Gobernador agradece pero no acepta las cinco mil pesetas.

Durante los meses de Abril y Junio de 1897, continúan los escritos y contactos con Procuradores, sobre el contencioso abierto.

Un nuevo informe del Ingeniero Jefe de Obras Públicas, el 1 de enero de 1898, dirigido al Alcalde, señala.

Se ha abierto una boca de 6 metros de ancho en el muro, que le afecta en toda su altura. Otro tramo de 8 a 9 metros de largo, contiguo al anterior, hacia la parte del tajamar. La marejada es intensísima. Es temible que en brevísimo plazo se derrumbe el muro interior, dejando paso al mar hasta los terraplenes de las calles de Aldamar y 31 de Agosto, inundándose así el solar último del ensanche.

Entiendo que hay peligro inminente para los edificios colindantes, y tal vez exija su desalojamiento.

Dado el estado del mar, no puede pensarse en ejecutar obras de reposición o defensa en primera línea.

Ante la posibilidad de que la persistencia de la marejada arrastre las arenas del solar y terraplenes contiguos, no sería malo adoptar las disposiciones oportunas para reunir material y medios auxiliares para la construcción de un cierre.

El momento oportuno para proceder a la ejecución de esta obra, lo determinará una vigilancia esmerada que es necesario ejercer.

El día 2 de Enero de 1898, los propietarios del Ensanche Oriental, dirigen un escrito al Ayuntamiento, acudiendo a su celo y sentimiento como

administradores de la Ciudad, para que se ocupe de la defensa de sus propiedades seriamente amenazadas.

Con los antecedentes recibidos del Gobernador y los propietarios, el Ayuntamiento, estudiados seriamente, opina que las obras de defensa deben hacerla los propietarios, el concesionario o el Estado o las tres partes juntas. Cualquiera que sea la conducta de los propietarios, no puede afectar a la gestión del Ayuntamiento en orden a los intereses generales de la población. El Ayuntamiento acuerda tramitar a los propietarios la resolución adoptada.

Se recibe la RO del 7 de Enero de 1898 declarando que el Ayuntamiento de esta Ciudad y la Sociedad Inmobiliaria de San Sebastián, están obligados a contribuir a los gastos de conservación de las obras para ganar terrenos al mar, en la margen izquierda del río Urumea, en proporción de la superficie que en ellos posea cada una de las Entidades, entendiéndose que la Sociedad Inmobiliaria, para este efecto, las que ellos hubieran vendido, debiendo entenderse con los actuales propietarios.

Estudiada esta RO, la Comisión de Letrados informa que el Ayuntamiento debe interponer recurso legal contra esta orden, pues el Ayuntamiento no debe correr con ningún gasto.

En sesión del día 24 de Febrero, estudiando el informe de la Comisión de Letrados, el Sr. Machimbarrena opina y da sus razones, que no debe entablarse un recurso que no se ha de ganar, sino llegar a un acuerdo con el Estado para alcanzar una solución definitiva; realizar un proyecto definitivo y su presupuesto y pedir apoyo al Gobierno.

Se discute ampliamente y puesto a votación, resultan 16 concejales a favor del informe de los Letrados y 2 en contra.

El 14 de Marzo, ante una nueva comunicación del Ingeniero Jefe de Obras Públicas, sobre el último temporal y sus consecuencias, informa que es urgente adoptar medidas y se le comunique el acuerdo tomado en vista de la RO de Enero. El Ayuntamiento le comunica que se ha entablado recurso.

Los propietarios, el 16 de Mayo, presentan una cuenta de 11.206 pesetas por obras realizadas y reclamando al Ayuntamiento su parte, según lo dispuesto en la RO de Enero.

Puesta la cuestión a estudio de la Comisión de Letrados, ésta informa que el Ayuntamiento no es dueño de la obra reparada y de ningún modo debe abonarse cantidad alguna, ni atender a la reunión convocada para una solución definitiva. Debe desestimarse la petición de los propietarios.

Ahora bien, según el Gobernador, la RO debe cumplirse. La Comisión señala que, a pesar del recurso, esa orden obliga a su cumplimiento y la

Comisión opina que, como señal de protesta, debe presentarse al Gobernador la dimisión del Ayuntamiento, con carácter irrevocable, en defensa de los intereses de la Ciudad.

Larga sesión del Ayuntamiento el día 31 y muy discutida sobre el informe de la Comisión. Puesto a votación, se acepta por 17 contra 5.

Se informa de ello al Gobernador, anunciando al público días después.

El Gobernador no admite la dimisión y el Ayuntamiento pide apoyo a la Diputación

El 14 de Junio, la Diputación contesta declarándose incompetente.

19 de Junio de 1898. El Ayuntamiento se dirige al Ingeniero de Obras Municipales, señalando que, en sesión extraordinaria de ayer, se acordó, en evitación del inminente peligro que amenaza a la población, que se realicen inmediatamente las obras provisionales, a cargo del capítulo de Imprevistos; con el fin de recabar del Gobierno la ayuda necesaria, le encarga el proyecto definitivo y presupuesto para la construcción de un muro interior.

Se comunica al Gobernador Civil y al Presidente del Sindicato de Propietarios esa determinación, que se entiende sin renuncia a sus derechos del Ayuntamiento, en cuya defensa tiene interpuesto recurso.

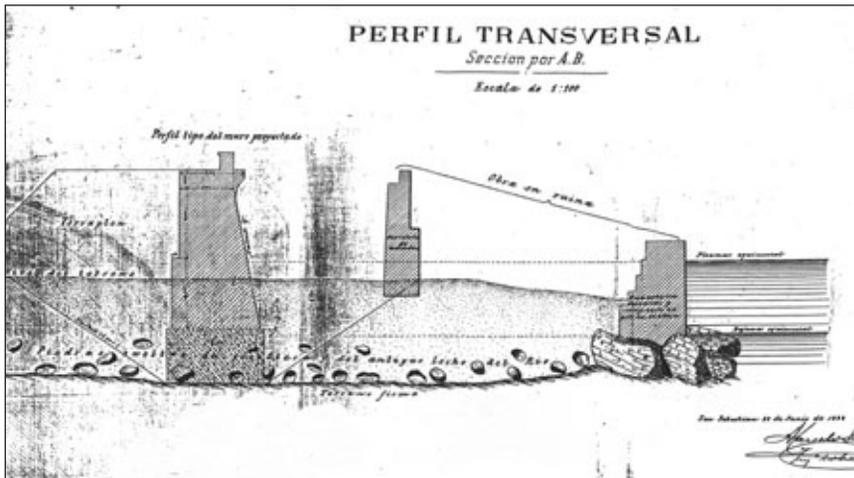
28 de Junio. Los Ingenieros Sarasola y Elosegui presentan el anteproyecto de las obras, que asciende a 276.000 pesetas, para un muro de 9 metros de alto, espesor de 5 metros en su base.

Se remite el plano y proyecto al Sindicato de Propietarios, quienes dan su conformidad.

Sesión del 6 de Diciembre de 1898. Se lee la sentencia del pleito entablado por esta Corporación con la Administración del Estado, sobre las RO de Enero de 1886 y Diciembre de 1896. Imponen al Ayuntamiento la obligación de contribuir a los gastos de conservación del murallón de la Zurriola, en unión de la Sociedad Inmobiliaria de San Sebastián.

La sentencia es definitiva y no cabe ningún recurso. El Ayuntamiento está obligado a admitirla y acuerda desistir del recurso a la RO del 7 de Enero de 1898, que no tendría validez.

En sesión del 13 de Marzo de 1899, el Ayuntamiento aprueba que se proceda a estudiar el medio de poner fin a esta cuestión y ponerse de acuerdo con el Sindicato de Propietarios. Desconocida su dirección, se ha intentado comunicarse con la Sociedad Inmobiliaria de San Sebastián, anunciando por la prensa y el Boletín Oficial, sin que nadie haya concurrido, ni se haya recibido respuesta alguna.



(CO)

Según informe de la Comisión, dado el estado de ruina del muro interior y su mala cimentación, se proceda a la construcción de otro nuevo. Los Ingenieros Sarasola y Elosegui ya presentaron el 28 de Junio su proyecto, por 276.252 pesetas, que mereció la aprobación del Ayuntamiento.

La obra definitiva se hará, salvo las subvenciones que puedan conseguirse por el Ayuntamiento y los propietarios, en proporción a la extensión del terreno que ambos poseen en el Ensanche Oriental.

El Ayuntamiento tiene 30.144,49 metros y los propietarios 22.946,41 metros. El presupuesto se eleva a 300.000 pesetas y cada metro contribuirá con 5,50 pesetas, siendo 129.000 pesetas para los propietarios y 171.000 el Ayuntamiento. El pago por los propietarios se hará en diez años, por anualidades. Una vez realizada la obra, los propietarios quedarán eximidos para siempre de todo nuevo desembolso.

Hay que gestionar y obtener subvenciones del Estado y la Diputación para las obras y conseguir del Gobierno que se conceda la piedra necesaria del Castillo de la Mota, a fin de disminuir gastos.

Los propietarios aprueban las bases del informe.

Sesión del 28 de Marzo de 1899. Quedan reintegrados en sus funciones los Concejales suspendidos.

Se pide una subvención a la Diputación para las obras.

La comisión de Hacienda de la Diputación opina que debe accederse.

Se pide al Ministro de la Guerra permiso para tomar piedra de Urgull con destino a las obras.

27 de Junio. El Ministro de la Guerra responde accediendo a la petición del Ayuntamiento, de extraer piedras de Urgull, con las condiciones siguientes:

- 1º. La explotación comenzará por recoger la piedra suelta que exista en la parte Nordeste de la batería de Bardocas y en la zona que designe la Comandancia de Ingenieros.
- 2º. Si las piedras sueltas no fuesen suficientes, podrán trocearse los bloques que existen aislados en aquellas inmediaciones, y que al objeto se marcarán por la Comandancia de Ingenieros.
- 3º. No podrá efectuarse desmonte alguno a brazo o por barrenos en las vertientes o laderas del monte.
- 4º. El Ayuntamiento nombrará la persona que, de acuerdo con la Comandancia de Ingenieros, responda de toda infracción que pueda cometerse.
- 5º. Serán de cuenta del Municipio la reparación de las averías o desperfectos que se produzcan.
- 6º. Esta concesión caducará a los cuatro años, contados desde la fecha en que se le comunique al Ayuntamiento.
- 7º. La autoridad militar podrá suspender los trabajos, en toda época, si hubiese infracción de cualquiera de las condiciones expuestas.

De la Memoria del anteproyecto de la Comisión de Obras, del 22 de Junio.

Hace varios años que el murallón de la Zurriola, que presta el doble objeto de servir de defensa al ensanche oriental de San Sebastián, y proporciona un medio de salvamento a los buques que, desorientados los días de fuerte tormenta equivocan la entrada del puerto, lo que sucede con lamentable frecuencia, se encuentra en estado ruinoso en la parte más expuesta al embate de las olas, que es lo correspondiente entre el Castillo de la Mota, donde arranca el muro, con la dirección EO aproximadamente, y la prolongación de la calle 31 de Agosto, donde ya el muro toma la dirección NO SE.

La unión entre tan opuestas direcciones se hace por medio de una curva que en una gran parte de su longitud, se presenta en dirección casi normal a la marcha de las olas, que en los fuertes temporales del NO, es la de N a S y por tanto la acción sobre el muro es terrible.

El muro construído no satisface a la defensa. En el arranque, es decir, en las proximidades del Castillo, existe un banco de roca con buzamiento no muy pronunciado hacia el canal de la barra, que queda al descubierto en las mareas bajas y por tanto pudo tomarse un buen cimientó, y la obra ha resistido y resistirá perfectamente; pero desde que el banco queda cubierto por la marea baja, se apeló al sistema de fundar sobre escollera no muy gruesa y no sentada.

Por esta razón, se aprovechó un período en que no se presentaron grandes marejadas para salvar con la escollera la altura de la bajamar equinoccial y se fundó el muro sobre base tan poco segura.

Además, se construyeron por el lado del mar, defensas rompeolas, consistentes en inmensos bloques y banquetas de mampostería, ejecutados en el sitio y que adolecían del mismo defecto que el muro, sustentándose sobre escollera.

La consecuencia ha sido que la acción de las violentas corrientes que se desarrollan con la ola, ha llegado a socavar la fundación, haciendo desaparecer la escollera y la obra, falta de fundación, se ha ido rompiendo sucesivamente.

Después de las roturas de cada trozo se ha conseguido ejecutar reparaciones, con las cuales se ha evitado que el mar, volviendo por sus dominios, se ensañase en el barrio edificado, que ocupa gran parte del ensanche, y la catástrofe que a tal suceso hubiera seguido.

La obra se encuentra en ruinas y sin pérdida de tiempo es preciso ejecutar una definitiva que reúna todas las garantías de estabilidad y duración que su misión requiere.

Se extiende la Memoria en particularidades técnicas y de materiales a emplear para la mejor construcción de la nueva obra.

El presupuesto ascendería a 276.252 pesetas según detalle que se expresa. El principio de la obra debería ser antes del 1º de Mayo de 1900 y terminaría el 30 de Setiembre del propio año. El retraso en los plazos, supondría una multa de 50 pesetas diarias. Los pagos se efectuarán mensualmente, según sea la obra ejecutada.

En sesión del 22 de Agosto se discute ampliamente el informe que la Comisión de Obras presenta a aprobación, con pliego de condiciones tanto facultativas como económicas. Algunos concejales discrepan porque no ven claras las disposiciones legales que por su vaguedad pueden ocasionar dificultades en el futuro. Se pone a votación y 18 concejales aprueban el informe y comienzo de las obras y 6 se declaran en contra.

El 30 de Octubre, el Gobernador Civil presta su autorización al proyecto presentado por el Ayuntamiento.

El 21 de Noviembre de 1898, la Comisión de Obras presenta al Ayuntamiento un informe sobre el proyecto de reforma de la parte antigua de la Ciudad, en las inmediaciones de la Iglesia de San Vicente y del edificio de la Pescadería.

La moral, la higiene y el ornato público, reclaman la desaparición de las inmundas y feas casas que rodean el citado edificio de San Vicente.

La necesidad de unir la población antigua por su parte oriental con el ensanche de este lado, el malísimo efecto que produce a todo el que pasea por el Paseo de Salamanca y calle de Aldamar la vista de construcciones ya ruinosas y que, aparte de otras consideraciones, desdican del aspecto general de esta hermosa población que admiran propios y extraños, ha sido la causa de que esta Comisión ordenase al Arquitecto Municipal que estudiara una reforma de esta parte de la población.

Cumpliendo el encargo recibido, el Arquitecto ha presentado el proyecto que hoy presentamos a la aprobación del Ayuntamiento.

La reforma afecta a la plaza de la Brecha, calles de San Juan, a la que se da mayor amplitud, desapareciendo las pequeñas casas que existen en la



misma, en el espacio comprendido entre la Pescadería y la Iglesia de San Vicente; desaparecen las casas de la calle Santa Ana y la misma calle; desaparecen también las casas todas de la calle de la Zurriola y se ensancha esta vía, regularizándose además las manzanas del ensanche oriental con los terrenos sobrantes que resulten después del derribo de las casas y alineación de esta calle con arreglo al nuevo proyecto.

Los edificios de la Pescadería, venta de pescado y Mercado de la Brecha, se ponen en condiciones de que según vayan aumentando las necesidades de la población, puedan ampliarse, especialmente los dos primeros, hasta la alineación de la calle del Puyuelo, y con arreglo a este plan se presentó el proyecto de reforma del edificio de la Pescadería, aprobado en sesión del 8 del actual.

En la calle 31 de Agosto también se proyecta la desaparición de las casas bajas que existen en las inmediaciones del Cuartel de Infantería y alinear por esta parte la indicada calle con el edificio del Ensanche Oriental, conocido con el nombre de Beti Jai.

Otros extremos abarca también el proyecto que, por no alargar más el informe, no se consignan en este lugar, pero que pueden examinarse en los planos y memoria del Arquitecto.

No se le oculta a la Comisión que el desarrollo del proyecto ha de ser laborioso y tendrán que vencerse no pocas dificultades; mas si los propietarios no son muy exigentes y se encuentra una fórmula que sin grandes desembolsos para el Ayuntamiento, pueda indemnizarles, bien sea en metálico o permutas o en otra forma cualquiera, podría realizarse el proyecto en un tiempo relativamente breve.

El Ayuntamiento aprueba el informe.

Durante los años siguientes y hasta bien entrados los años de 1900, el Ayuntamiento fue expropiando y derribando esos edificios.

El 23 de Diciembre de 1899, bajo la presidencia del Alcalde. D. Severo Aguirre Miramón, Conde de Torre Muzquiz, se abre la licitación a esas obras y se presenta solo D. Celestino Mendizabal, con una propuesta de 270.000 pesetas. Se admite provisionalmente hasta conocer el resultado de la subasta realizada en Madrid este mismo día. En Madrid solo se presenta D. Manuel de Caso por 239.000 pesetas. Se adjudica la obra a Manuel de Caso.

Con fecha 6 de Marzo de 1900 se redacta la escritura de contrata ante el Notario D. Santiago Erro.

15 de Junio de 1909. Memoria de D. Eugenio Villamarino, Ingeniero de Obras Municipales.

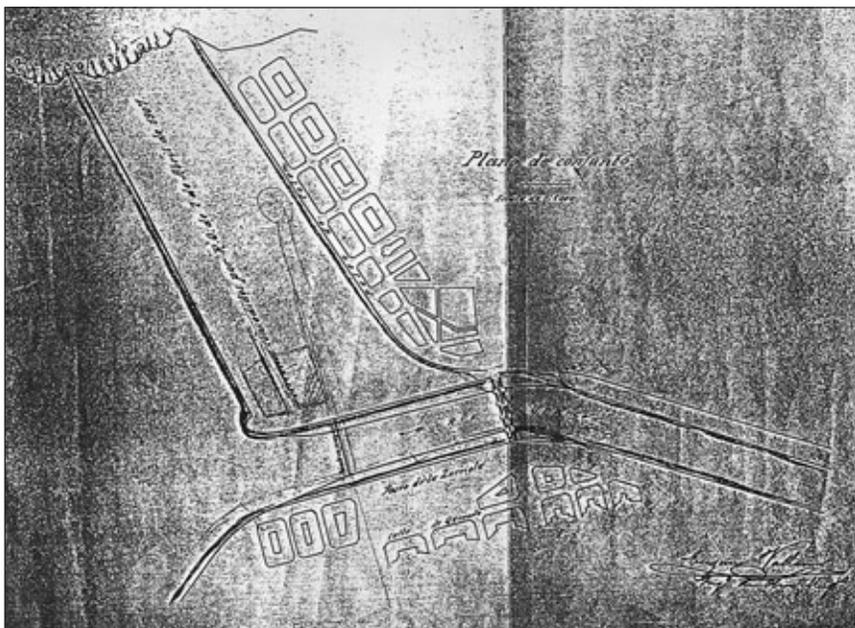
Cuestión muy debatida ha sido técnicamente, cuántos arcos y cuáles del Puente de Santa Catalina convendría suprimir al terminar el encauzamiento del río Urumea; sentado en principio la conveniencia de la supresión de un solo arco, ampliamente justificada por un informe del Sr. Sarasola el 13 de Febrero de 1903, y demostrada la posibilidad de la realización en uno u otro lado, no tengo nada que añadir, aunque no es estudio definitivo, pues se requieren más datos.

Se ha hablado bastante de la influencia que pudiera tener sobre el régimen de la ría y ha quedado bien definido su escasa importancia.

El croquis representa el ensanche del actual paseo de la Zurriola, con un muro sobre una base de escollera de 2,5 metros de altura, por encima de las bajamareas. Detrás del muro se coloca un pequeño pedraplen para disminuir los empujes y evitar que la marea arrastre la arena del terraplen.

El relleno podría hacerse con arena de la playa de Gros, que resultaría económica. La obra obligará a trasladar el criadero de ostras que hay junto al estribo del puente de Santa Catalina.

El presupuesto resultaría a 31 pesetas m² y el total asciende a 370.000 pesetas.



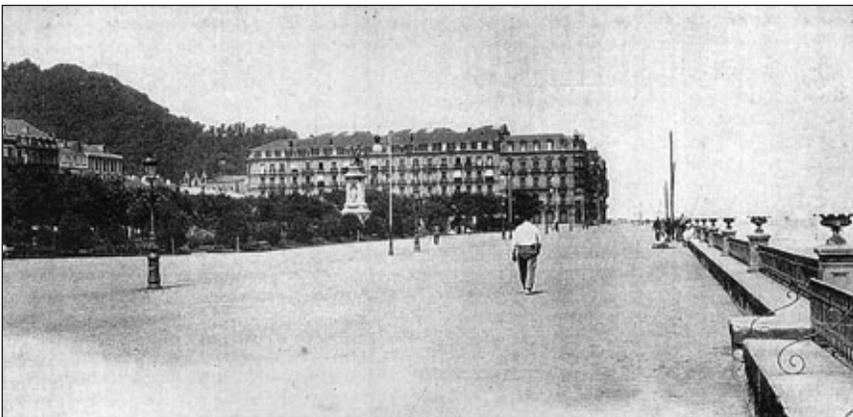
(CP)

El 15 de Junio de 1909 los Concejales Vega de Seoane, Ugalde y Carasa exponen que la construcción en terrenos del hermoso paseo de la Zurriola de un Gran Hotel y un hermoso Teatro, por la S.A. Fomento de San Sebastián, ha significado la casi completa inutilización del referido paseo para el servicio público.

Preocupación constante de los concejales que suscriben, fue recobrar para el vecindario aquel paseo, que era uno de los más espaciosos y mejor situados de la Ciudad.

Para ello solicitan al Ayuntamiento un proyecto, que antes ya fue presentado por la misma Sociedad Fomento de San Sebastián y aprobado por el Ayuntamiento, en 31 de Marzo de 1903. Se trata de ganar al mar, en la margen izquierda y aguas abajo del puente de Santa Catalina, terrenos bastantes para restablecer la superficie primitiva del Paseo de la Zurriola y poder reintegrar a la población el hermoso paseo que existía en dicho lugar, constituyendo el nuevo una superficie avanzada respecto a los edificios del Paseo Salamanca, que aumentaría la vista hacia el mar, dará mayor amplitud en su entrada al Paseo Salamanca, cortando la longitud del Puente Santa Catalina, terminando en una gran plaza circular, como antea-sala a la hermosa Avenida de la Libertad.

El Ayuntamiento lo toma en consideración y el Ingeniero de Obras Municipales, lo eleva a la consideración de la Comisión de Obras en Noviembre de 1909



(CQ) El Paseo de la Zurriola antes de construirse el Hotel María Cristina y el Teatro Victoria Eugenia

El 30 de Noviembre, la Comisión de Obras encarece la importancia del ensanche del Paseo Salamanca, desde el puente Santa Catalina hasta el ángulo que forma el actual muro, enfrente de la calle General Jauregui, presentado por los Concejales Ugalde, Carasa y Vega de Seoane. El presupuesto no es de gran consideración, teniendo en cuenta las ventajas, coste que no ha de pasar de 350.000 pesetas y se gana una superficie de 12.690 m².

8. Margen derecha del Urumea

Ocupados con las dificultades y controversias que el Ayuntamiento y la Sociedad concesionaria mantenían en la cuestión del encauzamiento de la margen izquierda de la ría, y con la idea de proyectos para la margen derecha, entre tanto, se presentan nuevos interesados en la realización y aprovechamiento de terrenos en esta margen derecha.

El 2 de Junio de 1891, D. Ignacio Goenaga, vecino de esta Ciudad, solicita del Ministro de Fomento autorización para sanear y aprovechar una marisma del dominio público en la margen derecha del río Urumea, comprendida entre la ostrera de D. Joaquín Lopetegui y el puente de Santa Catalina, y a este fin proyecta construir un nuevo muro de encauzamiento de la ría, en aquella margen, paralelo al que existe en la izquierda, reduciendo la sección del cauce del río a 75 metros.

Los terrenos de la marisma, una vez saneados, se destinarían, parte a la construcción de un nuevo barrio y otra, la contigua a la vía muerta o apartadero de la línea del ferrocarril, en la estación de esta Ciudad, a edificar grandes almacenes para el depósito de mercancías que hayan de ser transportadas por dicha vía.

Lo que se anuncia al público por el Boletín Oficial para su conocimiento y posibles reclamaciones

El Gobernador Civil, Joaquín Martínez de Aldecoa.

El día 30 de Junio, el Ayuntamiento envía comunicación al Gobernador Civil oponiéndose al proyecto del Sr. Goenaga, por considerarlo perjudicial a los intereses de la Ciudad, teniendo en cuenta que este Ayuntamiento tiene presentado un proyecto de aprovechamiento de las marismas en ambas orillas desde 1883.

Informe del Arquitecto Nemesio Barrio el 22 de Agosto.

En relación con el proyecto del Sr. Goenaga, el Ayuntamiento tiene prioridad de todas las concesiones, pues en 1883 presentó el proyecto que corresponde además de la margen izquierda, la de la derecha, empezando el encauzamiento y desviación sobre 200 metros antes de la

ostrera, ocupando el cauce del citado río y terminando la desviación y encauzamiento en el puente del ferrocarril en Mundaiz, proyectando construir un muro desde el puente de Santa Catalina hasta el puente del ferrocarril.

Con esta operación se ganarían al mar todos los terrenos que se pudiese, dejando el ancho del río en la ostrera, 100 metros antes de llegar al puente Santa Catalina, para acordar el paso del agua en este puente. Se ganarían muchos miles de metros de terreno y se podría construir de puente a puente un paseo de coches de 7 a 8 metros.

Al Ayuntamiento se le admitió el proyecto, contando con 100 metros de cauce para el río. Si al Ayuntamiento se le admitiera el cauce de 75 metros que presenta el Sr. Goenaga, en lugar de casas y almacenes, el Ayuntamiento proyectaría jardines públicos para recreo y esparcimiento del público.

Extendiéndose en datos técnicos relativos al presupuesto, éste resulta por un coste de 249.425 pesetas, comprendido el proyecto entre el puente de Santa Catalina y el de Mundaiz, en el ferrocarril del Norte.

El Ayuntamiento aprueba el informe y envía una copia al Gobernador Civil.



(CR)

Marisma y playa en la margen derecha

El 28 de Agosto de 1891, las Comisiones de Obras, Gobernación y Fomento, cumpliendo la petición del Ayuntamiento del día 22 de Julio, informan sobre el proyecto del Sr. Goenaga, en relación con las nuevas construcciones que proyecta edificar en el espacio comprendido entre la carretera que conduce al puente de Santa Catalina y la estación del ferrocarril en la margen derecha del río Urumea.

El primer argumento del Sr. Goenaga se funda en el mayor embellecimiento de la Ciudad, por el agradable aspecto que ofrecería el conjunto de las nuevas manzanas de casas.

Planteado en estos términos, si se realizan las obras proyectadas, el observador, a cambio de una larga construcción de casas, perdería las magníficas panorámicas que forman las faldas de las colinas de Piñoeta y Concorrenea, con sus lindos chalets destacándose sobre el fondo de su hermosa vegetación.

Además hay que tener presente, que una vez encauzado el Urumea, se desea celebrar espectáculos náuticos, que ya se ensayaron, regatas, etc. que la muchedumbre asistente no podría disfrutar en un espolón de 6 metros de ancho, como piensa el Sr. Goenaga.

Se alarga el informe en otras razones de aprovechamiento de terrenos y concluye señalando que por todas estas razones, fundadas las unas en el mayor embellecimiento de la Ciudad y las otras en motivos de conveniencia, todas, en la opinión del pueblo y de los forasteros, que con rara unanimidad rechazan el proyecto del Sr. Goenaga, tan pronto como ha sido conocido, la Comisión propone al Ayuntamiento informe desfavorablemente la solicitud de concesión al Sr. Goenaga.

El Ayuntamiento lo aprueba en sesión del 31 de Agosto.

El 13 de Abril de 1893, D. Angel Herrera presenta un expediente para su autorización, tratándose de sanear y aprovechar las marismas de la margen derecha del Urumea, aguas abajo del puente de Santa Catalina, para la urbanización del barrio de Gros.

El Arquitecto Nemesio Barrio examina el proyecto que se propone ganar al mar 240.675 m². Se considera útil para la población pero debe respetarse la rampa con el estribo derecho del puente de Santa Catalina, para que los caseros puedan extraer la arena para abono de sus campos. Su opinión es que debe aceptarse.

El 8 de Mayo la Comisión de Obras opina que el Ayuntamiento tiene solicitado con anterioridad esta concesión. Que en el primitivo proyecto quedaba algo de playa, la cual, debido al crecimiento de la población, va a llegar a ser necesaria, y así lo es para la extracción de arenas, mientras que

en la solicitud del Sr. Herrera, avanzando el muro bastantes metros mar adentro, desaparece completamente aquella.

El Oficial Letrado, después de estudiados los motivos legales y las dudas que suscita, opina que alegando el derecho de propiedad a la concesión, no debe confiar en el éxito de su reclamación y obre partiendo del supuesto de que su pretensión principal sea desestimada.

Ambos proyectos, presentados por los Sres. Goenaga y Herrera no tuvieron continuidad y hasta el año 1895 no se volvió sobre este tema con un proyecto distinto.

En las Memorias de 1895 y 1896, la Sociedad Inmobiliaria de San Sebastián presenta y explica con detalle las circunstancias y desarrollo del encauzamiento del río Urumea en su margen izquierda y proyecto para la margen derecha.

Para poder llevar a cabo las obras de la orilla derecha del Urumea, es necesario introducir algunas modificaciones en el proyecto aprobado. Se decía en la Memoria anterior que nos proponemos aprovechar la playa que la bajamar descubre en la margen derecha, estableciendo otro muro que, arrancando del punto donde hoy parte el que sostiene la rampa que desde el puente baja al lecho de la ría, siga una dirección próximamente paralela a la de la margen izquierda.

El arranque del muro de la margen derecha, análogamente al de la izquierda, se establece donde nace el que en la actualidad sostiene la rampa que desde la cabeza de este lado del puente baja al alveo del río.

El encauzamiento que el Ayuntamiento tenía proyectado en la margen izquierda es hoy un hecho y lejos de contribuir a evitar la formación de bancos de arena en las inmediaciones del puente Santa Catalina, más bien parece causa de mayor extensión.

Ahora vemos que al ejecutar la Empresa concesionaria el muro de la orilla izquierda, aguas abajo del puente Santa Catalina, ha encauzado también el río, haciendo desaparecer el brusco ensanche que en su desembocadura tenía.

Las obras ejecutadas por el Ayuntamiento y la Empresa han contribuido a mejorar las condiciones del río, fijando definitivamente su cauce. Todas las arenas se acumulan en la orilla derecha, formando un gran banco estable, sensiblemente paralelo a los muros ejecutados, lo mismo aguas arriba que aguas abajo del puente Santa Catalina.

Tres de los cinco ojos del puente están constantemente cegados por las arenas. Aguas arriba del puente y a muy corta distancia de él, desembocan las regatas del Chofre y la de Polloe, pero desde el puente hasta la desembocadura del río, no desemboca ninguna regata ni arroyo siquiera.



(CS)

Puente de Santa Catalina y Barrio de Gros

Todo lo que llevamos expuesto demuestra que no hay razón que aconseje ir dando mayor ensanche al cauce del río, a partir del puente Santa Catalina.

Los mismos razonamientos que condujeron a fijar la dirección del muro de la izquierda, trazándolo normal al eje del puente de Santa Catalina, aconsejan que se adopte esa misma dirección para la orilla derecha.

Bajo el punto de vista estético, es indudable que, construido el muro de la derecha paralelo al de la izquierda, ha de producir un golpe de vista más bello y San Sebastián se precia de atender mucho esta circunstancia.

Fácil sería demostrar que aun cuando se estrechara el cauce del río, todo lo que permitiera la supresión de un ojo del puente, tendría aún más que sobrado, cuanto más respetando la anchura actual.

El muro construido para la defensa del Barrio de Gros, ha respondido perfectamente y entonces en esa parte de Gros sólo había ligeras construcciones sin importancia; pero las cosas han variado radicalmente, y hoy el barrio de Gros es uno de los mas importantes de la Ciudad.

Por lo expuesto, se desprende que la margen derecha quedará también encauzada y con ese muro se resolverá el problema del enlace de ambas márgenes, al dar vida a la árida y abandonada margen derecha, ocupada en su origen por la carretera que enlaza la Estación del ferrocarril del Norte con la Ciudad.

Por RO del 7 de Abril de 1907, queda autorizado el Ayuntamiento de San Sebastián a ganar terrenos al mar en la margen derecha del Urumea, aguas abajo del puente Santa Catalina, mediante la construcción de un muro de encauce y terraplenado de las superficies que quedan al resguardo de la nueva playa que ha de formarse, y destinar a ensanche de la población los terrenos de dominio público que de esta suerte puedan ser utilizados.

La obra se ejecutará con arreglo al proyecto del Ingeniero de Caminos Marcelo Sarasola del 21 de Septiembre de 1904, en el que se pretende obtener 222.000 m² de terreno con el muro de costa.

El 18 de Febrero de 1911 el Ayuntamiento estipula con la Sociedad Inmobiliaria Gran Kursaal de San Sebastián, las bases para el contrato de ejecución de las obras.

Las bases del contrato señalan que los plazos de ejecución del muro de encauzamiento y terraplenado de los terrenos que se ganen en la margen derecha, el primer trozo de muro de 200 metros, contados desde el puente Santa Catalina, deberá estar terminado en el plazo de 7 meses. El segundo trozo de muro de 100 metros, terminado en un año y el tercer trozo de extensión indeterminada, en 12 meses.

Durante el año 1911 y parte de 1912 discurren largas discusiones, tanto con la Sociedad como entre los Concejales del Ayuntamiento, sobre los proyectos de aprovechamiento de terrenos, del muro de costa y la playa.

12 de Diciembre de 1911. La Sociedad dice que está ya ejecutada la primera parte del muro entre el puente de Santa Catalina y el nuevo puente proyectado, con una longitud de 300 metros en la margen derecha del río, cuya construcción no ha tenido grandes dificultades.

Pero será más difícil acometer el resto del muro, puesto que a medida que se vaya avanzando el muro hacia el interior del mar, han de aumentar las dificultades. El verano próximo se ejecutará todo lo que queda del muro y al mismo tiempo una zona de terraplén de 20 metros de ancho por detrás.

Enero de 1912. La Sociedad dice que la escasa importancia de las obras que faltan de ejecutar en el muro de encauzamiento, y la reducción de precios por el Ayuntamiento, es causa de abstención de contratistas en la subasta, además de las dificultades para realizar los cimientos del mismo.

2 de Abril. Habiendo quedado desierta la subasta celebrada en Enero, la Sociedad, de acuerdo con el Ayuntamiento, formula contrato por administración con la firma Mendizábal e Imaz, detallando cómo debe ser la cimentación. Pero no pudieron continuar con los trabajos por dificultades en la cimentación

Hay largas explicaciones técnicas sobre este punto.

La Sociedad saca a subasta la construcción de muro de encauzamiento, detallando cómo debe ser la cimentación. Segunda parte de muro de 150 metros entre el nuevo puente de la Zurriola en proyecto y el morro. Se adjudica entre tres postores a la Sociedad Construcciones y Pavimentos.

Uno de los ojos del puente Santa Catalina, zona en dirección a Pasajes, fue cegado por los terraplenes efectuados por la Sociedad Inmobiliaria, así como el terraplenado del pedazo de playa lindante.

30 de enero de 1913. En Memoria de la Sociedad se dice que en esta fecha el muro de encauzamiento se ha podido ejecutar en 59 metros, a partir del estribo del nuevo puente

La casa constructora se había comprometido a ejecutar los 150 metros antes del 15 de Diciembre de 1912, pero no puede pensarse en que se finalice antes del 7 de Abril próximo.



(CT)

Lo prudente es suponer que para esa fecha sólo estará terminada parte de la cimentación, con lo que el muro tendrá una longitud de 70 metros.

Las dificultades crecientes que ofrece el mar para el avance del muro de encauzamiento, aconsejan suspender la prolongación del mismo y empezar con el muro de costa.

La Sociedad había requerido en 1909, 12.000 metros en el margen derecho, junto a la desembocadura del río, para construir el Gran Kursaal Marítimo³⁴.

Estas fotos muestran cómo realizada gran parte del muro de encauzamiento en el margen derecho, se está trabajando en el morro, para ganar terrenos al mar. La carretera que figura en la derecha de una de las fotos es el Paseo Colón, límite del primer muro de costa



(CU)

34. AMSS. *Sección D. Negociado 3. Serie III*. Expedientes 1760.4/ 1763.3-13/ 1793.2.5.

9. Ensanche meridional

El 5 de Junio de 1861 se da conformidad en el Ayuntamiento a la copia autorizada, la cual firma el Secretario Lorenzo Alzate y que señala.

Que el 9 de Agosto de 1809, ante la precisa necesidad de atender a las tropas francesas y otras obligaciones, era indispensable reunir fondos para cubrir el enorme gasto que originaban, y no encontrando otros medios para este fin, que el enagenar terrenos de su pertenencia, se dispuso hacerlo en pública subasta.

D. Juan Ignacio de Echeandia y Agustin de Anabitarte, vecinos de San Sebastián, desean entrar en la compra, pues el terreno existente en la playa de Amara no produce utilidad alguna, afecta a la vista en la bajamar, siendo desagradable aun al olfato.

El Ayuntamiento en 29 de Julio nombró una Comisión para realizar el reconocimiento y demarcación de los terrenos que se iban vendiendo. Reconocido el terreno que se solicitaba, lejos de hallar inconvenientes en la concesión, debía acelerarse. Acarrearía grandes ventajas a este vecindario, por el aumento que recibiría la agricultura, dando quehacer a muchos labradores que podrían establecerse en el Barrio San Martín, y dada la escasez de trabajo, se emplearían muchos jornaleros sin ocupación.

Contribuiría además al ornato exterior de la Ciudad, haciendo sembradío un terreno que a la bajamar sólo presenta una fea playa.

Se procedió, de acuerdo con el Ayuntamiento, a la demarcación del terreno de la playa, resultando 3905 posturas* en la playa y 130 posturas en la porción dentro de los muros, comprenden 4035 posturas y que por todo este terreno se paguen 3500 reales vellón.

El Ayuntamiento propone sacar a subasta el 6 de Agosto con las siguientes condiciones:

- 1º. Que el rematante ha de pagar al Ayuntamiento los 3500 reales vellón en dinero metálico sonante, dentro de dos días, y se le otorgará la escritura de venta.
- 2º. Que deberán obligarse además a allanar la porción de arenal que hay entre el glasis, San Martin y terreno concedido.
- 3º. Que la obra deberá empezar inmediatamente.
- 4º. Que los gastos del Perito y almoneda serán de su cuenta.

* Postura. Medida superficial agraria de unos 34 m².

No habiéndose presentado ningún postor, se adjudica a los Sres. Echeverría y Anabitarte, quienes entregan en el acto los 3500 reales. el 12 de Agosto ante el escribano Vicente de Goicoechea

El 27 de Mayo de 1830, el Ministro de Gracia y Justicia, en vista del croquis y memoria remitida por el Director Subsecretario para establecer en el río Urumea que baña el pie de los muros de San Sebastián, por medio de malecones un terrajo, robándole sobre la ribera de la ría que forman las mareas, como trata de solicitar el Ayuntamiento, se manda que, dentro del radio de 1500 varas* de las fortificaciones, no se permita la construcción de ninguna obra por sencilla que sea, sin que el Gobierno tenga el previo conocimiento.

El 8 de Abril de 1831, el Secretario del despacho de Guerra indica que se proceda al reconocimiento de las obras que se han de ejecutar para el desecamiento de los terrenos pantanosos del Urumea, con objeto de reducirlos a cultivo.

En Diciembre de 1829 el Comisario de Ingenieros se oponía a las obras, así como en Noviembre de 1851 y Enero de 1854.

9 de Junio de 1868. Una Sociedad pide el mejoramiento de las 130 posturas del centro de los muros del acueducto que quedaron a favor del Sr. Anabitarte, con destino a la construcción de un gasómetro.

El 13 de Mayo de 1870 el Secretario del Ayuntamiento informa que ha llegado noticia al Ayuntamiento que los dueños de los terrenos de Amara, bañados por el mar, tratan de venderlos a una Sociedad francesa, y comoquiera que dichos terrenos son del Estado, por ser nula la venta de pública subasta del 9 de Agosto de 1809, se hallan comprendidos dentro de la zona de ensanche de la Ciudad, con derecho del Ayuntamiento por RO del 27 de Abril de 1864, es necesario presentar la oportuna demanda.

El Ayuntamiento de San Sebastián formó el proyecto de dar ensanche a este pueblo; el plano fue remitido a Superior competente y aprobado y declarado de utilidad pública por RO del 11 de Octubre de 1864.

En este plano de ensanche existe un muro que, partiendo desde el punto conocido con el nombre de Brecha, termina en el extremo Sur de la zona de ensanche y paraje denominado Amara. Con la construcción de este muro, que en parte está hecho, resultarían dentro de él, terrenos ganados al mar, que con arreglo a la ley de aguas, han de ser propiedad del pueblo.

Existe la escritura de Echeandía y Anabitarte de 1809 y está razonada en el Registro de la Propiedad. El Estado conservaba la gracia de ejecutar las obras que no autorizó. Conviene que el Ayuntamiento obtenga la anotación preventiva antes que estos propietarios vendan dichos terrenos a terceros.

* Vara. Igual a 835 mm. 9 decm.



(CV)

La "punta de la muralla", bajo el cerro de San Bartolomé

El 28 de Junio de 1871 se acuerda en el Ayuntamiento pedir al Ministro de Fomento, declare que este Ayuntamiento es concesionario de las marismas comprendidas entre el Puente de Santa Catalina y la punta llamada de San Bartolomé, porque con el muro que está obligado a construir a continuación del actual de la Zurriola, ganará aquellos terrenos al mar; y que es nula la venta que de ellos hizo el Ayuntamiento en 1809, porque esos terrenos eran y son de dominio y uso público y no de propios.

El 3 de Febrero de 1872 el Ayuntamiento señala que los interesados Echeandia y Anabitarte, por no haber cumplido las obligaciones que contrajeron, han perdido todo derecho, envolviendo además la venta el vicio de haberse realizado en terrenos de dominio nacional y uso público.

El Ayuntamiento pide que esos terrenos vendidos entonces se hallan dentro de la concesión hecha en Julio de 1870 y que es nula la venta realizada.

Por otra parte, D. Francisco Fano, vecino de Tolosa, comprador y propietario de dichos terrenos, solicita que se desestime y se prohíba al Ayuntamiento inquietarle en la posesión.

El 7 de Febrero la Secretaría de Fomento del Estado desestima las solicitudes del Ayuntamiento y de Francisco Fano sobre mayor derecho a las 4035 posturas de terreno en Amara, vendidas por el Ayuntamiento en 1809, por ser cuestión que deben entender los Tribunales ordinarios.

Memoria del Arquitecto Nemesio Barrio el 20 de Diciembre de 1871

La actividad extraordinaria desplegada en la construcción de edificios en los solares del Ensanche y la próxima terminación de los trabajos del puente de piedra, inmediato al de madera situado en Santa Catalina, el Ayuntamiento ha fijado su atención en la construcción del muro que ha de terminar la orilla izquierda del río Urumea y que ha de enlazarse con el estribo del mismo lado del expresado puente, sirviendo al mismo tiempo para contener las tierras que ha de formar la explanada del paseo del Urumea.

Los solares situados al Occidente de este paseo y que lindan con el río, forman una fachada continuada en todas las manzanas, hallándose interrumpida de un modo irregular por las encrucijadas de las calles y los espacios triangulares; se ha acordado modificar el plano del ensanche, para que en toda la longitud del paseo se establezcan fachadas paralelas, tratando de ensanchar algunas calles hasta 12 metros.

El 27 de Junio de 1872 el Ayuntamiento se dirige al Ministro de Fomento.

Aprobado el plano general de ensanche en 1864 y obtenido permiso para otra pequeña variación en 1866, presentó este Ayuntamiento el 29 de Junio de 1871, proyecto para la adquisición de varios terrenos en la playa de Amara, orilla izquierda del Urumea.

Se ruega la autorización para verificar en el ensanche la variación indicada.

Dictamen del Letrado Sr. Egoscozabal el 22 de Julio de 1872.

Para que el Ayuntamiento hubiera podido enajenar el derecho para reducirlo a propiedad exclusiva, era indispensable que la hubiera adquirido por cesión del Estado y no consta que la Corporación Municipal hubiera obtenido esa gracia, por lo que cualquier acto de enajenación hecho por el Ayuntamiento hubiera sido nulo.

Siendo los terrenos de dominio nacional y no habiendo recibido el Ayuntamiento ninguna autorización del Estado para reducir la playa a propiedad productiva, no pudo transmitir a otros derechos que no tenía.

Se consiguió permiso del Rey para convertir en tierras productivas el terreno de marisma. Pero existe también el escrito de Echeandía y Anabitarte del año 1809.

Los demandados alegan que compraron, pagaron y cumplieron las condiciones impuestas, y sobre todo, dado el tiempo transcurrido desde entonces, les da derecho a los terrenos.

El Ayuntamiento ha replicado que es nula la venta porque los terrenos eran, como son hoy, de dominio nacional y uso público. Que aun cuando hubiese sido válida la venta de los terrenos, no podrían alegar derecho a ellos porque construyeron un murallón que ganaba terreno al mar; ese murallón fue arrastrado por las aguas en cuanto fue construído y posteriormente nada se ha hecho.

Que hoy el terreno se halla como en 1809, es decir marisma, y no se ha cumplido el fin propuesto de tierra de cultivo. Que no cabe prescripción donde no hay posesión y los demandados no poseen ni han poseído los terrenos, pues están cubiertos y descubiertos por las mareas, como están ahora aquellas marismas.



(CX)

Amara en 1872

26 de Abril de 1873. El Ministro de Fomento responde.

Visto el expediente presentado por el Ayuntamiento para la reforma del ensanche de la población en los terrenos que se le concedieron por orden del 31 de Mayo de 1870 en la orilla izquierda del Urumea, aguas arriba del Puente Santa Catalina, cuya modificación consiste en aumentar el ensanche, avanzando sobre el cauce del río el muro de encauzamiento, y en prolongar más arriba de la punta de San Bartolomé, donde terminaba la citada concesión del 31 de Mayo de 1870.

Que con anterioridad de un año presentó otra solicitud D. Jose María Olano solicitando lo mismo. El Gobierno de la República autoriza al Ayuntamiento la ejecución pedida.

La traza del muro será solo hasta la mencionada punta de San Bartolomé, mientras subsista el derecho preferente de J.M. Olano para construirlo aguas arriba, y se resuelva lo que proceda.

12 de Febrero de 1874. El Ayuntamiento acuerda comenzar las obras de construcción del Murallón de la Zurriola, con la cual se ganan al mar las marismas de la Amara, encargándose a la Comisión de Obras y Arquitectos Municipales la redacción del proyecto.

Se plantea por algunos Concejales el gran coste que hay que tener presente en estos momentos de penuria de las Cajas Municipales (era la segunda guerra carlista) y el pleito que se sigue en el Juzgado por la propiedad de los terrenos de Amara.

El Alcalde dice que no se trata de ejecutar inmediatamente las obras, sino de preparar el proyecto.

Informe de la Comisión de Obras el 22 de Julio de 1874.

Tratan con otros asuntos de la financiación de las obras del muro; para proceder a la construcción, se pudiera enajenar sus derechos a los terrenos de las manzanas ganadas a las marismas que están libres de toda reclamación. Pero hay otras manzanas vendidas con el correspondiente permiso, que están dentro de un terreno en litigio.

La Comisión de Obras cree que el fallo será favorable, pero su resolución puede prolongarse indefinidamente.

El Arquitecto Jose Goicoa presenta un estado de resultado económico del murallón de la Zurriola, en una extensión de 300 metros.

Presupuesto de coste de la obra	714.000	reales vellon
Presupuesto de ingresos por venta de solares	2.726.400	reales vellon
Liquido a favor del Municipio	2.012.400	reales vellon

La mejora de precio podría destinarse a la construcción de calles, paseo, su arbolado, aceras, etc.

El Ayuntamiento aprueba el estudio.

7 de Mayo de 1876. El Ayuntamiento se dirige al Ministro de la Gobernación.

En la imposibilidad en que este Ayuntamiento se ha encontrado para construir el nuevo dique, a causa de las desastrosas condiciones del país (guerra carlista) como también por la importancia de la obra, suplica que

el término de plazo para la construcción del muro de Amara, empiece a correr desde el día en que se dé principio a la obra.

Se concede la prórroga.

3 de Mayo de 1875. Escrito dirigido al Ministerio de la Gobernación.

Como resulta de la escritura del 9 de Agosto de 1809, época en que esste pueblo se hallaba sujeto a la dominación de las tropas francesas, se vendieron 4035 posturas de terreno de la playa existente en la proximidad de esta Ciudad, en nombre del Ayuntamiento ilegal de la misma.

Perteneciendo el mar y sus riberas al dominio nacional y uso público, según nuestras leyes, y no habiendo obtenido aquella Corporación ninguna autorización del Estado para reducir la playa a propiedad particular, no pudo transmitir a otros, derechos que no tenía, ni por lo mismo, adquiridos por nadie; la escritura de venta de estos derechos fue, pues, notoriamente nula.

Después, aunque se recurrió repetidas veces al Gobierno legítimo en solicitud de la autorización para cerrar la playa y ganarla al mar, nunca la otorgó y el terreno continuó y continúa ocupado por la mar en sus mareas, sin haber perdido su naturaleza de dominio público, hasta que ahora el Gobierno ha autorizado a este Ayuntamiento para que, construyendo un muro, lo reduzca a propiedad privada, comprendiéndolo en el ensanche de esta Ciudad.

El Ayuntamiento de 1809, atendiendo a las necesidades de aquel tiempo, hizo la venta con la condición de que los adquirentes lo redujeran a cultivo, en beneficio de la labranza, de hermosear aquellos lugares de mal aspecto, de emplear a jornaleros que carecían de trabajo, en las obras que había que emprender.

No habiendo cumplido con estas condiciones, que se referían a aquella época, y no teniendo aplicación hoy, por haber variado completamente las circunstancias, hubiese caducado la transmisión de los derechos por el Ayuntamiento, aunque fuera válida en su principio, como no lo fue.

D. Francisco Fano, sin acreditar ninguna transferencia de derechos de los antiguos compradores, presenta la citada escritura de venta en el Registro de esta Ciudad; y en su inscripción no se comprendieron las condiciones establecidas en ella, siendo incontestable que con arreglo a la ley Hipotecaria, tiene acción para que se cancele dicha inscripción, por no contener las condiciones esenciales del contrato, según el artículo 9 de dicha ley; y en efecto el Ayuntamiento entabló la demanda, pretendiendo la cancelación.

Pero para que el fallo que el Ayuntamiento pudiera obtener a su favor fuera eficaz, era indispensable que se autorizara la demanda por él entablada, pues en lo demás, apareciendo por la inscripción incompleta que aquellos a cuyo favor se hizo eran propietarios, podrían estos celebrar un acto verdadero o simulado de enajenación y alegar que no podía invalidarse ese acto por el Ayuntamiento, según el artículo 34.

Para evitar este resultado, el Ayuntamiento pidió y obtuvo la anotación preventiva de la demanda; pero después, exponiendo el demandado que la Corporación Municipal debía conseguir de la Diputación de la Provincia la facultad para solicitar la anotación, y para hacer el compromiso consiguiente, se ordenó así por el Juzgado, se acudió a la Diputación y ésta a su vez ha declarado que no está en sus atribuciones el concederla y que el Ayuntamiento debe impetrarla del Gobierno.

Con este objeto recurre pues a VE el Ayuntamiento de San Sebastián en la confianza de que obtendrá la esperada autorización para hacer las oportunas anotaciones de la demanda y contraer el compromiso de estar a los resultados de esa misma anotación.

El 1 de Noviembre de 1878 se deniega la autorización pretendida por el Ayuntamiento. No haber lugar a la cancelación de la anotación preventiva de la demanda presentada por el Ayuntamiento contra Francisco Fano, quien hizo la anotación en el Registro de la Propiedad.

El 16 de Febrero de 1881, el Letrado apoderado del Ayuntamiento, responde con una larga y razonada apelación contra la negativa que se cancele la inscripción de compra venta hecha en el Registro de la Propiedad por Francisco Fano.

9 de Mayo de 1876. Presupuesto del Arquitecto Nemesio Barrio, del Murallón que partiendo del puente de Santa Catalina debe dirigirse siguiendo la orilla izquierda del Urumea, atravesando los terrenos de la Amara, hasta terminar en los muelles que deben construirse al Mediodía del Ensanche de esta Ciudad.

El muro tendrá una extensión de 1340 metros de longitud y se halla trazado con arreglo al plano aprobado por la Superioridad el 5 de Abril de 1873.

Por 4100 m ³ de excavación en zanjas, a razón de 1,50 ptas, metro.	4.600
Por 5500 m ³ de arcilla para ataguías, a 1,50	8.250
Por 18400 m ³ de mampostería, a 13 pesetas metro	239.200
Por 290 m ³ de relleno, a 50 pesetas metro	14.500
Por gastos imprevistos	<u>25.000</u>
Total ptas.	291.550

Sesión del 11 de Octubre de 1876.

La Comisión encargada de examinar el estado en que se halla el asunto de la Amara, después de haber examinado las ventajas e inconvenientes que para los intereses del Municipio presenta la rápida solución de este asunto, es de parecer que se proceda a la expropiación inmediata de los terrenos en litigio.

Considerado el proyecto de utilidad pública en el nuevo hecho de estar aprobado el plano del ensanche de la Ciudad por esta parte, puede procederse a la expropiación, siguiendo los trámites marcados por la ley.

La construcción del murallón debe comenzar enseguida y podrá hacerse con gran economía, aprovechando al efecto toda la piedra de las tapias aspilleradas que rodean la Ciudad.

En los cálculos presentados por el Arquitecto Municipal, encontramos algunos datos sobre los que hacer ligeras observaciones. Las aceras están incluídas en todo el valor, siendo así que una cantidad de ellas deben ser costeadas por los propietarios. Los terraplenes han de hacerse también con mayor economía, que a poco incremento que tomen las construcciones en la Ciudad, los terraplenes se harán con los productos de las excavaciones.

El precio por m² de solar de 4 reales es muy bajo, pues los terrenos de las inmediaciones de San Sebastián tienen este mismo valor y no puede tomarse este tipo para el ensanche, en el que los terrenos han de ser más apreciados que los del actual ensanche.

Todo el frente que da al paseo de la ría ha de ser muy solicitado. Creemos que puede fijarse en 8 reales el metro de estos terrenos, aun cuando creemos que aún será mayor su valor. El terreno de calles y plazas vale también pues no puede negarse que el Ayuntamiento tiene una verdadera riqueza en poseer hermosas calles y plazas.

Y si esta es una riqueza indudable, en San Sebastián tiene una importancia que es necesario encarecer. Pues bien, este valor no se ha incluído tampoco en los cálculos. De todo lo cual resulta que el Ayuntamiento, prescindiendo de la importancia que la población toma con la ejecución de este proyecto, y que redundará en su directo beneficio, puede hacer un verdadero negocio con la venta de los terrenos.

Firman, Manuel Rezola, Ramón Machimbarrena, Nemesio Barrio, Jose Goicoa, Manuel de Urcola.

El 2 de Julio de 1877 el Director General de Obras Públicas devuelve el expediente del Ayuntamiento, para que se amplíe el proyecto, incluyendo en él una rampa contigua al puente de Santa Catalina y aumentando las escaleras de bajada a la playa.

El Ministro de Fomento aprueba el proyecto y autoriza su ejecución, el 10 de Enero de 1878.

9 de Julio de 1877. Memoria del proyecto de Murallón, por el Arquitecto Nemesio Barrio.

La realización del nuevo puente de Santa Catalina y su pronta terminación, fueron motivo suficiente para que el Ayuntamiento acordara en 1871 la construcción del muro que enlazará el estribo de la referida obra y terminará en las faldas de las vertientes de Morlans y Puyo, para cuyo objeto se solicitó del Gobierno la modificación de los planos del ensanche, en el que se estrecha el canal del Urumea, avanzando con las construcciones hasta la orilla izquierda del arroyo Izostegui o Murlas, y el 23 de Abril de 1873 obtuvo la reforma del plano por el Ministro de Fomento.

A lo largo de este muro y en una longitud de cerca de un kilómetro y medio, se proyectaba el paseo del Urumea, estableciendo en su parte meridional el muelle necesario para el servicio del canal, extendiéndose los edificios hasta la izquierda del arroyo Izostegui, terminando en las faldas de las estribaciones de Puyo y en disposición de continuar y atravesar el canal de Santiago para poder prolongar el paseo hasta el barrio de Loyola, uniéndolo a la carretera establecida y en disposición de dar la vuelta por el de Atocha.

Las circunstancias porque el país ha atravesado desde aquella época (la guerra carlista) retrasaron la formulación del proyecto y su aprobación. Apaciguado el país y cambiadas las circunstancias, el Ayuntamiento ha vuelto a ocuparse de este asunto.

Se extiende en amplio detalle sobre los aspectos técnicos. Se proyectan cuatro escaleras de bajada a la ría, además de la rampa del muelle, que se halla situada al mediodía del ensanche.

Presenta el presupuesto ya señalado el 9 de Mayo de 1876. Las obras darán principio a los 15 días de firmado el contrato y el término de garantía será de un año.

El 2 de Noviembre de 1877, en relación a la declaración de utilidad pública comunicada por el Ayuntamiento para la construcción del murallón de la Amara, se reciben respuestas de algunos propietarios de terrenos, protestando.

El 2 de Abril de 1878, la Comisión de Obras decía:

La construcción del murallón de la Amara es de tanta importancia para el desarrollo y porvenir de la edificación de esta Ciudad, que no cabe vacilación ninguna en este punto, en el que hay unanimidad de pareceres. Sabida es la causa que retrasa la realización de este gran proyecto.

El Ayuntamiento tiene autorización para construir el muro y realizar el ensanche de la Amara, y podría proceder a hacerlo inmediatamente. Una gran extensión de los terrenos que con otro muro se han de sanear, están en litigio y hay que proceder a su expropiación, depositando el importe a que aquella pueda ascender, hasta que los tribunales declaren quién es el dueño de dichos terrenos.

Para hacer la anotación preventiva en el Registro de la Propiedad, necesita el Ayuntamiento autorización del Ministerio de la Gobernación. No se ha conseguido anteriormente con el anterior Ayuntamiento, y es preciso que alguien del Municipio o una Comisión reanude en Madrid las gestiones, pues desde aquí nada se consigue.

La notación en el Registro impedirá que los litigantes puedan proceder a la venta real o simulada de los terrenos en cuestión, y el Ayuntamiento podrá proceder a la expropiación de las marismas, cuyo valor hoy es insignificante, pero que será grande en cuanto sean saneadas.

En sesión extraordinaria del día 5 de Abril, se discute sobre la conveniencia de la anotación en el Registro y la posibilidad de que se pierda el pleito pendiente. Después de estudiada la cuestión, se acuerda proceder a la expropiación de los terrenos en litigio, sin esperar la autorización para hacer la anotación preventiva.

El 13 de Septiembre de 1879 se da orden al Arquitecto Municipal para que proceda al replanteo del terreno que ocupan las marismas del río Urumea en Amara y una relación nominal de los propietarios respectivos.

El 11 de Diciembre de 1879 el Ministro de Fomento, a instancias del Ayuntamiento pidiendo una prórroga de cuatro años para la construcción del dique de cerramiento del Urumea, retrasado a consecuencia de la guerra civil, aprueba que el plazo debe contarse desde el 31 de Diciembre de 1877, fecha de aprobación del proyecto, en seis años hasta Diciembre de 1883.

El 14 de Enero de 1880, el Ayuntamiento se dirige al Gobernador Civil indicando que el Ayuntamiento de esta Ciudad solicitó y obtuvo autorización del Gobierno para construir un muro de encauzamiento del río Urumea en la orilla izquierda, aguas arriba del puente Santa Catalina.

Formado el proyecto de encauzamiento, fue aprobado por el Director General de Obras Públicas, Comercio y Minas el 31 de Diciembre de 1877. En uso de estas autorizaciones, el Ayuntamiento dió principio a la construcción del muro, pero resulta que tropieza ésta con terrenos que D. Francisco Fano y otros, consideran de su propiedad, dando lugar a un litigio.

La Ley de Obras Públicas del 13 de Abril de 1877, tratando de la clasificación de obras, dice que se entiende por obra pública entre otras, el encauzamiento de ríos, desecación de lagunas y pantanos y saneamiento de terrenos.

Conforme al artículo 18 de la Ley, el proyecto del muro se halla aprobado y esta obra de que se trata, declarada de utilidad pública. Ahora procede que se declare la necesidad de ocupar todos los terrenos de Amara, incluso los que se hallan en litigio, para lo cual el Ayuntamiento pasa a demostrar esa necesidad.

La Municipalidad de San Sebastián está obligada a construir el muro y a sanear terraplenándolos todos los terrenos que queden dentro del mismo. Los litigantes se fundan que por la ley de ensanche de poblaciones, sólo se pueden expropiar los terrenos que han de ocupar calles, plazas y mercados; que si bien éste es el término final del proyecto, hoy por hoy sólo se trata de una obra pública clasificada así por la ley antes indicada.

En vista de los documentos que exhibe y los razonamientos expuestos, suplica se sirva hacer la declaración de necesidad de ocupar los terrenos en litigio.

El 16 de Abril de 1880, el Gobernador Civil desestima la petición del Ayuntamiento. Que ejecute las obras del muro de encauzamiento y fije los terrenos de particulares que han de expropiarse.

El 22 de Abril el Ayuntamiento se dirige al Ministro de Fomento solicitando la revocación de su petición. Entre otras razones legales explica que al presente toda esa inmensa explanada fangosa queda cubierta y descubierta alternativamente por las aguas según las mareas. Su valor es pues casi completamente nulo y en el estado en que se encuentra no permite utilizarlo para objeto alguno.

Ahora bien, si el Ayuntamiento llevara a efecto el dique de encauzamiento, cuyo coste no bajará de 60.000 duros, esos terrenos habrán cambiado esencialmente de naturaleza y de modo de ser, saneados como quedarían, accesibles y aptos para la edificación; y este beneficioso resultado refluiría a favor de los supuestos dueños, los cuales, sin sacrificio alguno de su parte, entrarían a disfrutar de unas fincas susceptibles de aprovechamiento, merced a la esplendidez del Ayuntamiento.

Pero este resultado verdaderamente monstruoso no se realizará, porque pugna con los más elementales principios de justicia y derecho.

Sigue el Ayuntamiento en sus razonamientos y añade; es decir que en uno y otro caso, la solución más acertada del problema se presenta bajo el aspecto de la expropiación. Y si esta no puede hacerse en los términos en

que se solicita, el Ayuntamiento tiene en su mano prolongar indefinidamente ese quimérico estado, que se opone al libre desarrollo de esta Ciudad.

Suplica tenga a bien dejar sin efecto la resolución del Gobernador Civil de la Provincia, contra la cual recurre el Ayuntamiento.

El 2 de Noviembre de 1880 el Ministro de Fomento responde al Ayuntamiento y desestima el recurso de alzada entablado por el Ayuntamiento. Que no pueden hacer mas que replantear el muro, deslindar los terrenos que sean necesarios para la construcción de dicho muro y proceder a su expropiación, siguiendo un expediente especial para la expropiación de los terrenos que necesite para el ensanche.



(CY)

Amara y alrededores de San Martín

El 11 de Julio de 1883 el Arquitecto Nemesio Barrio presenta el proyecto de reforma del murallón de encauzamiento del Urumea en la parte de Amara, proyecto que el Ayuntamiento adopta al observar las grandes ventajas que reportaría al Municipio el cambio de traza del dique en su última alineación, la que se dirige al cerro de Puyo, haciéndola girar en forma de que se metiera dentro del cauce del río y conduciéndola hasta el puente metálico que salva el río en las inmediaciones del chalet Mundaiz, puesto que de este modo, sin un aumento considerable en los gastos de encauzamiento, se obtendría una superficie utilizable muchísimo mayor, dando mayor amplitud al futuro ensanche de la Ciudad, evitando a su vez un brusco estrechamiento del cauce del río, causa de sedimentos de arenas y de irregularidades de la corriente.

Anotación realizada en un documento del 18 de Febrero de 1886, sobre enajenaciones y traspaso de titulares de los terrenos vendidos en 1809.

La primera venta fue a Echeandia y Anabitarte. La compra la realizaron por encargo y para Francisco Irizar, Francisco de Zavala y el mismo Juan Ignacio de Echeandia. Estos fueron los primeros dueños. Después hubo una larga transmisión de derechos en larga sucesión.

27 de Enero de 1886. Informe al Ayuntamiento de la Comisión especial encargada de resolver por medio de una transacción, el litigio pendiente sobre la propiedad de 121.128 m² de terreno en las marismas de Amara, comunica que se ha llegado a un acuerdo.

Desde 1870 que se obtuvo de la Diputación foral la autorización para entablar en el Juzgado la demanda sobre los terrenos de Amara, la ciudad ha sufrido una transformación asombrosa. La edificación tomó desde los primeros años inesperadas proporciones y hace ya bastante tiempo que no hay un solar edificable en la zona que se extiende desde la Alameda hasta la Avenida de la Libertad.

Además la edificación se ha extendido en proporciones notables al mediodía de la Avenida hacia la Amara y San Martín y hasta el barrio de Gros. La escasez de terrenos edificables dentro de la población, unido a su excesivo precio, ha hecho posible la realización de proyectos tan atrevidos como el del Ensanche Oriental.

Todo esto viene a demostrar que el asunto del Amara es de bastante gravedad para ocupar seriamente la atención del Ayuntamiento y del vecindario. Y hoy es ya un asunto de trascendental importancia.

La Comisión permanente presenta al Ayuntamiento el proyecto de concordia establecido.

El Ayuntamiento desiste de la demanda en la que se declara que es único dueño de las marismas en la orilla izquierda del Urumea, aguas arriba del puente Santa Catalina, o sea la playa denominada de Amara, de la que forma parte el terreno objeto de la escritura del 9 de Agosto de 1809, demanda que se presentó en Julio de 1884 y pende en el Juzgado de 1ª instancia de este Partido. Este desestimiento se entiende bajo las siguientes bases de transacción.

La superficie total de 121.238 m² se dividirá en dos partes iguales de 60.619 m². Una parte para los particulares, que representa D. Ignacio Royo Arias, Senador vitalicio, vecino de Madrid, y el otro para el Ayuntamiento.

Conviene ambas partes en una nueva distribución de terrenos en este ensanche, cambiando el desplazamiento anterior de la Iglesia y ampliar la anchura de las calles transversales hasta 14 metros, exceptuando la de San Marcial y Príncipe (hoy Arrasate) que conservarán los 12 metros.

Las casas que se construyan en las manzanas BCDEFGHI que dan al paseo, no podrán tener mas que planta baja, dos pisos y mansarda y se dejarán jardines por la parte del paseo, que tendrán 10 metros de fondo.

Se especifican datos técnicos sobre otras manzanas.

Los gastos de construcción del muro y terraplenes de saneamiento y vías públicas serán costeados por ambas partes.

El Ayuntamiento se compromete a terminar las obras en seis años, a contar desde que sea aprobado por la Superioridad.

El Ayuntamiento aprueba en su totalidad el informe y las bases.

El 15 de Setiembre de 1886 se firma el proyecto de transacción entre el Ayuntamiento y el Sr. Royo Arias.

Seguidamente el Ayuntamiento pide al Ministro de la Gobernación autorización para elevar el proyecto de transacción a escritura pública, que es autorizado el 12 de Octubre.

Se da orden a los Arquitectos Municipales para que principien los trabajos de saneamiento.

Informe del Arquitecto Jose Goicoa el 31 de Octubre de 1886 sobre terraplenes en Amara.

Conviene comenzar cuanto antes las obras y distribuir las en varias fracciones, para dar ocupación a contratistas de poco capital que en general tienen hoy poco trabajo.

Conviene aprovechar las partes más próximas a la ciudad actual para verter las tierras procedentes de puntos en que el Ayuntamiento le conviene extraer.

- 1º. Terraplen sobre la alcantarilla de la calle del Principe (hoy Arrasate), en 3ª parte en que se halla descubierta, o sea desde la calle Vergara hasta el encuentro con el paseo del Urumea. La calle del Principe quedaría de este modo trazada en toda su longitud, estableciendo comunicación más directa de la Estación con el barrio San Martín.
- 2º. Comienzo de la prolongación en dirección Sur de la calle Fuenterrabía. Esta obra puede ejecutarse con arenas procedentes de la manzana que en el primitivo plano del ensanche, estaba dedicada a capilla.
- 3º. Prolongación de la calle San Martín en dirección Este, con tierras procedentes de la prolongación del Paseo de la Concha.

- 4°. Desde que se ejecutó el muro de encauzamiento del Urumea hay una tendencia marcada en las arenas a depositarse entre el extremo Sur de este muro y el antiguo muro de la cañería de Morlans. Es conveniente estudiar esta cuestión para facilitar la construcción de los terraplenes.

Las obras sacadas a subasta fueron adjudicadas a Miguel Beguiristain y Jose Echeverría.

Miguel Beguiristain realizó el terraplen de la calle del Principe, 3426 m³, el 16 de Febrero de 1887, por 2.735,40 pesetas.

Jose Echeverria hizo el triángulo formado por la calle del Principe y el muro del Urumea, 8425 m³, el 2 de Marzo de 1887, por 7.605,05, pesetas

Miguel Beguiristain, el 2 de Mayo de 1887 hizo el terraplén de la calle Fuenterrabia, 2600 m³, por 1.827 pesetas.

La obra de la calle San Martin queda pendiente hasta terminar la que se realice en el Paseo de la Concha.

Se presenta a subasta la obra el 16 de Octubre de 1887 por 12.300 pesetas; 5.460 pesetas por 624 m³ de mampostería y 6.840 pesetas por 7600 m³ de terraplen. Adjudicada a Jose Arguiza en 11.750 pesetas, cuya obra se liquida el 10 de Enero de 1888.

Informe del Arquitecto Jose Goicoa el 20 de Septiembre de 1887.

Aunque en escala no muy grande, se han llevado a cabo en esta parte del ensanche de Amara, importantes obras que han dado por resultado la completa terminación de la calle del Principe y el saneamiento de las manzanas 30, 31, 32 A y la 48, que pueden destinarse ya a la edificación.

Si no se hallara paralizada la construcción de casas, se hubiera podido ejecutar, con los productos de los desmontes necesarios para las cimentaciones de las mismas, algunas otras calles, dado el sistema adoptado de no permitir arrojar los escombros fuera de las líneas marcadas actualmente.

Uno de los inconvenientes en que hasta ahora se tropezaba para ejecución de los terraplenes, era el que estos eran arrastrados por las corrientes, pero esto se ha evitado con el pequeño dique que se ha ejecutado desde la fábrica de gas hasta el muro de cierre.

Este dique fija la calle posterior de la Iglesia y debe conservarse a toda costa, porque limita la zona de ensanche más principal y permite realizar pequeños terraplenes, sin que el agua los arrastre.

Por de pronto, conviene sanear el espacio entre la calle del Principe y la posterior de la Iglesia, o sea una superficie aproximada de 60.000 metros, que exigirá para dejarla en perfecto estado de saneamiento, 200.000 m³.

Los propietarios colindantes al ensanche deberían ofrecer tierras al Ayuntamiento, porque de este modo podrían convertir en solares edificables terrenos hoy costaneros y de menor valor que si lo tuvieran a la rasante del resto de la Ciudad.

Hasta en algunos terrenos lejanos convendría ejecutar desmontes, comunicando al público que el Ayuntamiento está dispuesto a abonar una peseta por m³, siempre que no sea menor de 2000 m³, arrojando las tierras en las direcciones y puntos que fije el Municipio. Su procedencia ha de ser de puntos situados fuera del ensanche.

Si no se consiguiera el objeto apetecido, el Ayuntamiento podría emprender la obra en gran escala, adquiriendo material para vías y vagones. Podría instalarse la vía en una extensión de más de 100 metros, en la playa que se forma al pie del puente de Santa Catalina y proceder a la ejecución de terraplenes con arenas traídas de ese punto. El transporte de esas arenas podría hacerse por un puente provisional, construído enfrente de la Estación y en la línea de la calle San Martín, normal al murallón de la Amara.

Este puente podría prestar grandes servicios en verano, destinado al servicio de peatones exclusivamente.

Con el desmonte que la Compañía del Tranvia está haciendo en terrenos del Antiguo, con este material, en breve podría llegar el terraplen hasta el punto que indico como cabeza de puente desde él hasta la barraca de la luz eléctrica, podría darse al muro de la Amara la altura que debe tener, quedando de este modo comenzado en gran extensión el hermoso paseo de la Amara.

La Comisión de Obras acepta el informe y que se anuncie al público para la oportuna presentación de proposiciones.

En la proposición para el relleno de los terrenos de Amara, se presentan tres solicitantes y se le adjudica a Juan Mantilla el 18 de Octubre, quien se compromete a ejecutar el relleno total de los terrenos ocupados dentro del murallón de la playa de Amara, al precio de una pesetas el m³, medido sobre el terreno donde se ha de extraer las tierras. Terminará la obra en tres años. Los productos se extraerán de los arenales de Gros en la extensión comprendida entre el puente Santa Catalina y el pie del Monte Ulía, además si es necesario se tomará de los depósitos que quedan formados en el puente Santa Catalina.

Los productos de Gros se transportarán en tranvía o ferrocarril, comenzando desde el punto de origen al de empleo de los materiales. Detalla las características técnicas del transporte y su recorrido. Se levantará un puente de madera en las cercanías de la Estación del Norte, para el paso de las vagonetas.

El pago lo realizará el Ayuntamiento en mensualidades, según el material transportado.

El 1 de Diciembre, el Ayuntamiento acepta la propuesta del Sr. Mantilla, acordada también por la Comisión de Obras. Se eleva a escritura publica el 14 de Diciembre.

Presupuesto para otro trozo de muro de Amara: 850 m³ de mampostería por 8.420 pesetas. Se adjudica el 15 de Diciembre a Fermín Urruzuno en 8.420 pesetas. Se liquida en Mayo de 1889.

El 23 de Noviembre de 1889 el Arquitecto José Goicoa comunica.

El estado en que se hallan los terraplenes de la Amara, aconseja que se proceda a la elevación del muro, a fin de ir construyendo el gran paseo del Urumea.

Levantados muro y terraplenes de esta parte, a la altura necesaria, podría seguirse con el terraplen de las demás calles. Se podría disponer dentro de breve tiempo las plantaciones de árboles en dicho paseo, que ha de ser sin duda uno de los más hermosos de la Ciudad.

El presupuesto ascendería a 13.500 pesetas por 1500 m³ de mampostería.

Subastado el 31 de Diciembre, se adjudicó a Victor Urbietta en 11.800 pesetas.

Se liquidó el 26 de Septiembre de 1890.

Informe del Arquitecto Jose Goicoa el 22 de Diciembre de 1890

Importe del costo de las obras ejecutadas hasta el 31 de Diciembre de 1889, en el saneamiento de Amara.

103.809,420 m³ de terreno transportado en vagones de madera.

121.334,240 m³ de terreno transportado en vagones de hierro.

31.052,390 m³ de terreno transportado en carros.

256.196,050

25.619,605 10% de rebaja en el arrastre.

230.576,45 m³ a 1 peseta = 230.576,45 pesetas.

25 de Agosto de 1890. D. Juan Mantilla, enterado que el Ayuntamiento adquirió terrenos en Morlans para construir una nueva fábrica de gas, se ofrece a realizar el desmonte de esos terrenos, a 0,75 pesetas el m³, para descargarlo en la orilla del río, y 1 peseta m³ descargando en el recinto de Amara.

La Comisión de Obras dice que no hay consignación en el presupuesto de este año para obras del muro, y que no se acepte por el momento, pero que sirva de base al llegar el momento oportuno.

18 de Noviembre de 1895. Proyecto de encauzamiento del río Urumea. Memoria de los Arquitectos Nemesio Barrio y José Goicoa.

Diversas han sido las modificaciones que ha sufrido el ensanche llamado de la Amara, aguas arriba del puente Santa Catalina, en la orilla izquierda del río Urumea, y grandes las dificultades de todo género que ha sido necesario vencer.

Pero ya hoy se hallan zanjados y convertidos en terrenos edificables, lo que aún hace pocos años eran inundados por las mareas, trazadas y afirmadas las calles, plazas y paseos según plano de ensanche aprobado en RO del 3 de Mayo de 1886.

La edificación de casas particulares ha tomado gran desarrollo en toda esta parte, sintiéndose ya la conveniencia de disponer de más terrenos.

Para ganar más terrenos al mar, nació el pensamiento de encauzarlo y desviarlo, ganando terreno en los espaciosos valles de la margen izquierda del río. La obra es de gran importancia y lo primero en ejecutar sería la construcción del dique de la orilla izquierda, con excavaciones en el río que discorra por su nuevo cauce. Después las alcantarillas de saneamiento, luego los terraplenes de los terrenos ganados al mar y finalmente el dique del paso de la orilla derecha.

El proyecto de la carretera de Loyola y el del aprovechamiento de lo que se conoce por la vega de Santiago.

El adjunto proyecto solo comprende el encauzamiento y desviación del río. La superficie de los terrenos de dominio público que se ganan con estas obras, es de 200.000 m².

La declaración de utilidad pública tendrá efecto de expropiación de terrenos de dominio particular que ha de ocupar el nuevo cauce.

Presupuesto.

Obras en terreno público	1.871.758,90
Obras en terreno de particulares	355.395,20
	<hr/>
	2.227.154,10

Obras en la margen derecha	245.922,-
Obras del dique y paseo de la orilla izda.	587.651,70
Terraplenes para saneamiento de terrenos ganados en el actual cauce	1.113.470,40
Alcantarillas y saneamiento de los terrenos	280.110,-
	<hr/>
	2.227.154,10
Resumen:	
Excavaciones	183.832,25
Terraplenes	1.291.697,95
Obras de fábrica	684.063,90
Afirmados	67.560,-
	<hr/>
	2.227.154,4

Pliego de condiciones con 62 artículos, del cual entresacamos.

Consisten las obras en la ejecución de las excavaciones necesarias, según el proyecto

Hállanse estas comprendidas entre el puente de Santa Catalina y el del ferrocarril del Norte, en las inmediaciones de Mundaiz, por la margen derecha y entre el límite actual del ensanche y el citado puente del ferrocarril, por la margen izquierda.

El dique de la orilla izquierda da comienzo en el punto que limita hoy el murallón del ensanche y en dirección recta sigue en 215 metros de radio y 5250 metros de longitud, continuando otra alineación recta de 396 metros y una curva de 151,98 metros, con radio de 171 metros, alineación recta otra vez de 126 metros hasta la curva de 141 metros de radio y 255 metros de desarrollo, con lo que llega al puente del ferrocarril.

Bordeando el dique de la izquierda, se formará un paseo y una calzada con un ancho total de 34 metros.

Los puntos de extracción de los materiales necesarios, serán Larrañategui para los paramentos y de Ulía para la escollera y areniscas.

Informe de la Comisión de Obras el 25 de Noviembre de 1895.

Repasa los diversos comentarios del proyecto y en relación con la nueva fase del asunto explican.

En vista del mucho coste del muro y de los pocos terrenos que se ganan a la ría, se pensó en variar el cauce del río y el proyecto primitivo por el nuevo, que hoy está sobre la mesa. El 6 de agosto de 1883 se remitió al Ministro de Fomento el plano del proyecto de encauzamiento del río, proyecto que arrancando en el puente de hierro de la vía férrea y pasando por

los terrenos de los caseríos Presaburu, Mundaiz (margen derecha) ambos Errota-chiquis, viene a morir donde hoy termina el muro del Paseo de los Fueros. Con la construcción de los muros en proyecto, previa aprobación de la Superioridad, el Ayuntamiento sanearía 200.000 m² de terreno de dominio público, con un sacrificio inferior al hecho en la Amara, pues asciende a 2.227.154,10 pesetas.

El Paseo de los Fueros alcanzaría una extensión de dos kilómetros. A juicio de la Comisión de Obras, debe seguirse el plan y orden que establecen los Arquitectos Municipales, es decir invirtiendo todos los años una determinada cantidad en la ejecución de las obras, pues es de esperar que el Estado señalará un plazo largo para llevar a cabo las obras.

Para que no caduque la concesión de 1873 es indispensable remitir el proyecto modificado.

La Comisión no duda que el Ayuntamiento aprobará este proyecto.

Se aprueba el 26 de Noviembre y es enviado para su aprobación al Goberador Civil de Guipuzcoa y al Ministro de Fomento.

17 de Abril de 1897. La Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos desde Madrid, una vez estudiado el proyecto, lo devuelve detallando las modificaciones que es necesario realizar.

27 de Mayo de 1899. El Ayuntamiento solicita al Ministro de Fomento una prórroga para establecer el proyecto definitivo, retrasado por causas muy especiales y desagradables.

El 1º de Octubre de 1897 falleció el Arquitecto Nemesio Barrio, conecedor perfecto de cuantas cuestiones existían en el régimen de la ría. A fines de Diciembre de ese año se. proveyó el puesto con un nuevo funcionario, recayendo sobre él trabajos de tanta importancia como la traída de aguas, que casi toca a su término, proyecto de carretera al faro de Pasajes, proyecto y ejecución de una pasarela sobre las vías férreas de la Estación del Norte y otras muchas de ocupación diaria.

Esta acumulación de trabajos en breve plazo son causa de que no se pueda dedicar todo el tiempo al importante problema del encauzamiento de la ría.

El 21 de Junio de 1900 es concedida la prórroga por un año.

El 20 de Junio de 1900 se envía al Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas el nuevo proyecto de encauzamiento, pidiendo su autorización, así como la declaración de utilidad pública para la expropiación de los terrenos de propiedad particular que ha de ocupar el nuevo cauce.

Memoria del Ingeniero Marcelo Sarasola, nuevo responsable del Urumea, sobre ese proyecto, en el cual hace historia de todas las vicisitudes del proyecto del Urumea y dice entre otras cosas.

Los ensanches dados a la Ciudad se han dirigido en todos los sentidos posibles: uno se ha dado al contacto de las antiguas murallas, por el lado Este del pueblo, obra ejecutada por el Marqués de Salamanca; otra en la playa de la Zurriola, formando el denominado barrio de Gros; otro en la playa de la Concha, constituyendo el barrio de Ondarreta; se ha derribado la parte vieja del Sur de la Ciudad, dando lugar a un hermoso ensanche, y por fin el desahogo mayor lo da el ensanche de la Amara.

Para formarse idea de la importancia de estos ensanches, ha de contemplarse en números redondos.

- El Ensanche Oriental y el trozo hasta la Avenida de la Libertad, tiene una superficie de 180.000 m².
- El barrio de Gros, 230.000.
- El de Ondarreta, 50.000
- El Ensanche Meridional, desde la Avenida, en su parte ejecutada, 250.000.

Es necesario dar mayores vuelos al ensanche, si no se quiere cortar la progresiva marcha creciente del pueblo.

Ya no queda otro medio de ampliar la Ciudad que ocupando la parte Septentrional del barrio de Gros, que será objeto de otro proyecto y utilizando las marismas del río Urumea.

Examina el proyecto anterior y apunta correcciones que deben hacerse.

El 10 de Septiembre de 1904 se establece un nuevo proyecto por el Ingeniero de Caminos Marcelo Sarasola. Repite en grandes partes el anterior de 1900 y puntualiza.

El cauce del río partirá, por tanto, de los estribos del puente del ferrocarril e irá a morir en el Puente Santa Catalina, entre su estribo izquierdo y la cuarta pila, o sea tendrá en su origen un ancho de 75 metros, acabando en 94 metros.

Extensiones de terrenos:

Margen izquierda	250.320 m ²
Margen derecha	51.045
Cauce y taludes	458.280
Caño de Anoeta	62.960

De dominio público	313.580
De dominios particulares	86.448
	<hr/>
	400.028
Descripción:	
Para nuevo cauce del río	35.703
Zona para urbanizaciones	236.200
Zona para jardines y paseos	23.240
Zona para paseo y vigilancia litoral	7.345
Varios servicios públicos del Municipio	34.580
Caño de Anoeta	62.960
	<hr/>
	400.028 m ²
Terreno aprovechable	364.325
Terreno perdido	35.703
	<hr/>
	400.028
Concesión de terrenos de dominio público	313.580
Expropiación a particulares	50.745
	<hr/>
	364.325

Se envía el proyecto al Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Publicas, el 16 de Octubre de 1904, que es aprobado el 15 de Junio de 1905. Entre sus condiciones figuran que el comienzo de las obras tendrá de plazo un año y la terminación 10 años.

En el Boletín Oficial de Guipúzcoa se anuncia el 2 de Noviembre de 1904 por el Gobernador Civil de Guipúzcoa. D. Ramon María de Lili, haciendo saber que el Ayuntamiento de San Sebastián ha enviado a aprobación el proyecto de encauzamiento del rio Urumea.

El muro de la margen izquierda arranca del extremo construído en el Paseo de los Fueros, hasta la proximidad del caserío Echeverri, hasta llegar al estribo izquierdo del puente metálico del ferrocarril. Aguas arriba del puente, enlaza el nuevo trazado con el dique existente en la vega de Loyola. La longitud total es de 1404,62 metros. Entre el extremo del paseo y el puente del ferrocarril son 984,87 metros.

El de la margen derecha, arranca de la primera pila del puente de Santa Catalina, siguiendo hasta el estribo del nuevo puente en construcción, en línea recta., aguas arriba de éste, hasta la margen izquierda del puente metálico del ferrocarril. Longitud total 2120,84 metros. Entre el puente Santa Catalina y el que se construye, 415 metros. Desde éste al del ferrocarril, 1255,42 y finalmente el resto del trazado aguas arriba, 685,42 metros.

Las obras de este saneamiento afectan a los siguientes propietarios, más importantes:

Herederos de Gregorio Mendiburu. Caserío Errota chiqui, se ocupa en su totalidad.

Herederos de Melquiades Mendiburu. Caserío Aldunene. Ocupación total

Herederos de Joaquin Lopetedi. Ocupación parcial de playa.

Olazabal Hermanos. Ocupación parcial, herbal y labrantío.

Herederos de Matea Carmen Mendiburu. Ocupación total de playa.

Herederos de Jose Antonio Goitia. Ocupación parcial de labrantío en pertenecidos del caserío Echeverri

En el plazo de 30 días, pueden presentar sus reclamaciones los que se consideren perjudicados.

El Ayuntamiento, deseando unir los trabajos, subasta en 1906 la construcción de un muro de 75 metros de longitud, en la margen izquierda y en la prolongación del que existía al final del Paseo del Arbol de Guernica, adjudicando las obras a Manuel Iceta en 16.000 pesetas.

En 1907 se construye un muro entre el puente Santa Catalina y 120 metros aguas arriba del puente de María Cristina, adjudicando las obras a Osorio Gil por 136.664 pesetas.

En 1909 se prolongó dicho muro en 130 metros, adjudicándose la obra a Francisco Aldabalde por 29.800 pesetas.

En 1911, en vista de que al construir el muro de encauce de la margen derecha, aguas abajo del puente Maria Cristina, quedó aquel interrumpido en un trozo, se enlazó el antiguo por medio de una curva, cerca de la alcantarilla llamada del Chofre.

También se construyó el muro de encauce de la margen derecha del Urumea hasta el puente Santa Catalina, cuyas obras de 83 metros de longitud fueron adjudicadas a Ceberio y Genua por 31.500 pesetas.

En 1913 el Ayuntamiento tiene que entregar a la Compañía del Ferrocarril del Norte, según contrato, un terreno en la margen derecha y solo quedaba para cerrar dicho terreno un muro de 320 metros, cuyas obras fueron adjudicadas a Ceberio y Genua en 43.700 pesetas³⁵.

El 4 de Febrero de 1910 el Ayuntamiento se dirige al Ministro de Fomento.

35. BALDOMERO ANABITARTE, *Gestión del Municipio de San Sebastián 1901-1925*. (SS 1971), p. 37.

Actualmente en la margen izquierda del Urumea está hecho el muro de la curva de arranque, continuación del antiguamente construído que limita el paseo del Arbol de Guernica, y en la margen derecha está terminado el muro relleno y un paseo de 24 metros de anchura, siguiendo la orilla desde el puente Maria Cristina hasta unos 45 metros antes de llegar al puente Santa Catalina, donde provisionalmente se ha concluído el muro, continuando normalmente el paseo.



Encauzamiento del Urumea en los terrenos del molino de marea “errotatxiki”, hoy emplazamiento del puente de Mundaiz

Aguas arriba del puente María Cristina hay construído 260 metros de longitud de muro, estando ahora procediendo al relleno del terreno ganado.

En el trozo comprendido entre los puentes mencionados, además del paseo ejecutado, queda una superficie de terreno que, agregada a otra propiedad de la Compañía del Ferrocarril del Norte, podría dividirse la totalidad en parcelas de terreno destinadas a la edificación de chalets con sus jardines.

La pronta venta de estos terrenos podría mejorar y terminar el embellecimiento del citado paseo, pues las edificaciones habrían de darle un fondo del que hoy carece, haciendo juego con el de la otra margen, completamente terminada.

Por otra parte, esa enajenación produciría al erario municipal recursos que podrían ayudarle a acometer la parte de obra que resta, de gran coste e importancia.

Desde el 15 de Junio de 1905 que se le otorgó al Ayuntamiento la autorización, se han llevado a cabo obras que han necesitado presupuestos extraordinarios del Ayuntamiento, para su ejecución.

Con estos antecedentes, le suplica la autorización para que las obras de referencia puedan ser objeto de recepciones parciales, conforme se vayan ejecutando.

El Concejal e Ingeniero de caminos, Horacio de Azqueta, presentó al Ayuntamiento en 1913 un interesante proyecto para el nuevo ensanche de Amara, del que entresacamos:

Desde el año 1863 cuando se autorizó el derribo de las murallas, contaba San Sebastián con 14000 almas, alcanzando en 1923 más de 50000, realizando para ello los ensanches siguientes:

Ensanche hasta la Avenida de la Libertad	180.000 m ²
Desde la Avenida hasta Amara y Barrio san Martin	290.000
Ensanche del barrio de Gros	<u>230.000</u>
Total ensanche ejecutado en 50 años	700.000 m ²

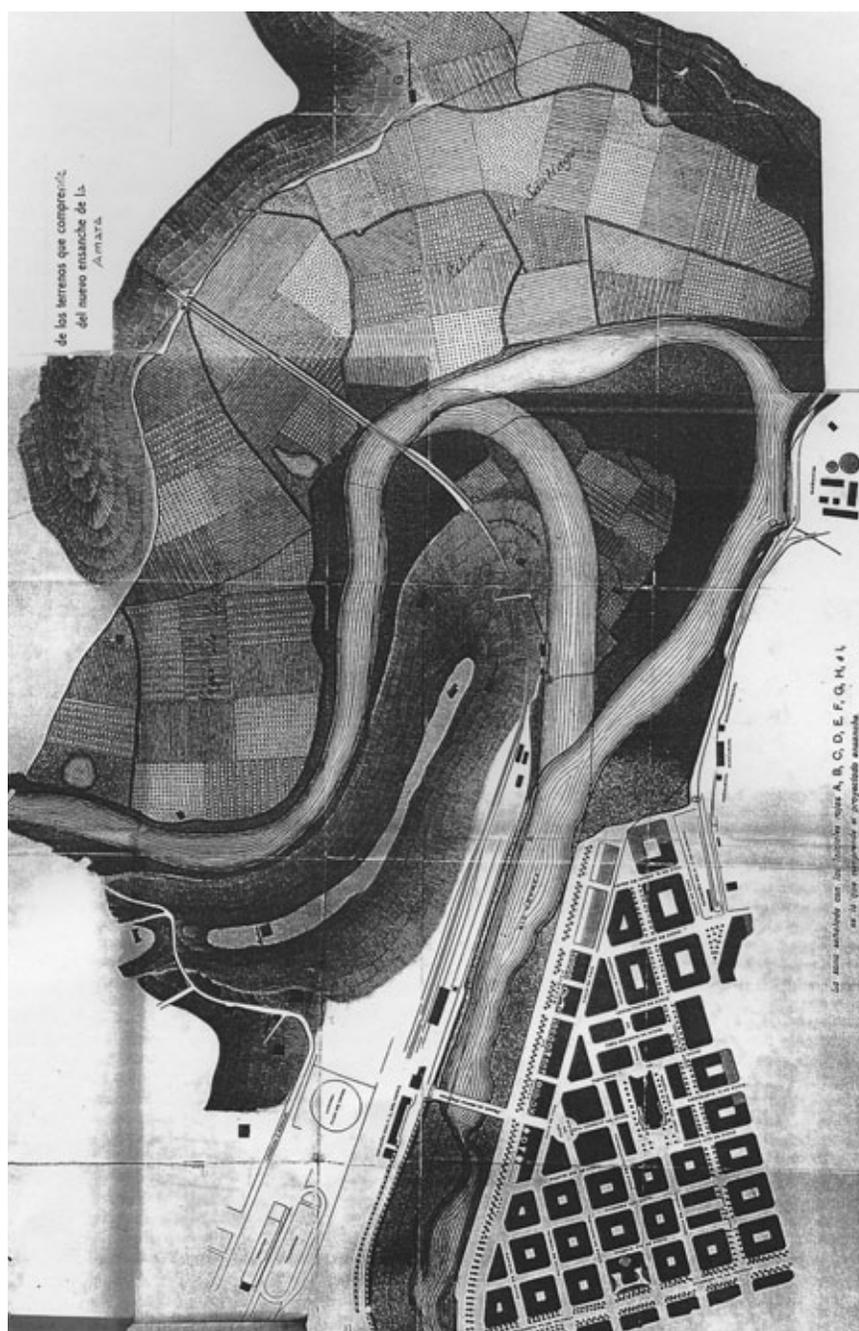
Asciende el costo de esas obras a más de 21 millones de pesetas.

El nuevo Ensanche de Amara, en su conjunto, debe abarcar desde la terminación del actual, hasta el ferrocarril del Norte, en las vegas denominadas de Santiago.

Explica sobre rasantes de calles y estima que debe adoptarse la rasante más baja, teniendo en cuenta que, llegado el caso de que San Sebastián tenga necesidad de nuevos ensanches, no será difícil cambiar el trazado del ferrocarril del Norte en su trozo de Loyola a Pasajes, así como la Estación actual, haciendo desaparecer de un golpe el anillo de hierro que contornea el Paseo de Ategorrieta, la Estación actual y la barrera para el Nuevo ensanche.

La anchura de las nuevas calles no debe ser la misma para todas, fijando como anchura mínima entre fachadas la de 15 metros. Serán de primer orden las de anchura de 20 metros en adelante y de segundo orden las comprendidas entre 15 y 20 metros.

Estudiar la zona de unión entre lo actual y el nuevo ensanche, tanto en cuanto a su forma como en cuanto a los edificios, de modo que no resulte ninguna distinción aparente entre lo actual y lo nuevo y que las comunicaciones se hagan fácil y cómodamente.



(CZ)

Anchos paseos marcarán los contornos exteriores, siendo uno de ellos la prolongación del Paseo de los Fueros, en el que debería estudiarse, en algún trozo de él, la implantación de un pequeño parque o plaza con jardines, en la forma establecida en el actual Paseo de los Fueros.

Convendría evitar el prolongar las calles en líneas recta en una gran longitud sin que en su trazado haya algún jardín, plaza, edificios públicos, etc., pues es raro que en caso contrario produzca buen efecto; las calles demasiado largas en esa forma son tristes; tienen el inconveniente de empequeñecer la población más que la realidad, porque faltan puntos de referencia; generalmente producen el efecto inverso al que se desea: parecen cortas al que las ve y largas al que las recorre.

No se exagerará en sentido contrario, pues las calles cortas, presentan frecuentes desviaciones de su dirección, hacen alargar el camino al que las recorre; se malgasta el terreno, son insalubres porque el aire no se renueva lo suficiente; quitan al ensanche todo carácter grandioso y lo hacen triste, privándole de toda perspectiva. Deberán proyectarse plazas bien estudiadas en cuanto a su forma, magnitud, emplazamiento, etc. Pues ellas, dando aire, romperán la uniformidad de las calles, debiendo ser los puntos preferidos para los edificios públicos, de decoración, etc.

La altura de las casas se fijan con relación a la anchura de las calles, pudiéndose establecer la misma relación entre ellas que las que existen en el actual ensanche, resultando así, en calles de primer orden, máxima altura de las casas, 21,30 metros y en las de segundo orden, 18 metros.

Otra consideración muy de tener en cuenta, son la anchura de los patios centrales de las manzanas, que deben ser de amplitud suficiente para asegurar que las casas sean bañadas por el sol y el aire.

Teniendo en cuenta las condiciones que el arbolado encierra, no solamente de ornato sino de salubridad de la población, deberá estudiarse y proyectar su disposición en las arterias principales y calles que su anchura lo permita, con el arbolado que se juzgue necesario, teniendo cuidado que no se aproximen a las casas en forma que les quiten la luz.

Expuesto el programa que puede servir de base de concurso para la presentación de proyectos de urbanización del Ensanche, la primera condición es realizar los muros de encauzamiento para el nuevo cauce.

Por RO del 15 de Junio de 1905 fue aprobado el proyecto de encauzamiento del río Urumea, del que hoy día se ha ejecutado en la margen izquierda la primera lineación curva, o sea 90 metros, y en la margen derecha unos 150 metros aguas arriba del puente Maria Cristina; no se ha ejecutado todo lo rápidamente que la importancia del asunto requiere; una causa tal vez la más importante, ha sido la ocupación de terrenos de particulares, para la construcción de los muros y formación del cauce.

Ya el año 1908 se iniciaron unas negociaciones con los propietarios, al objeto de llegar a una solución, negociaciones completamente infructuosas; hay propietarios que se niegan hasta hablar de venta de terrenos; por esto opino que se obliga, según la Ley indica, a resolverlo por expediente de expropiación forzosa.

El proyecto y presupuesto de las obras debe comprender:

- 1º. La expropiación o compra de los terrenos que comprende el nuevo cauce y paseos a uno y otro lado.
- 2º. El desmonte necesario para la formación del nuevo cauce.
- 3º. La construcción de las obras de fábrica, muros, etc. y
- 4º. El relleno y urbanización de la nueva superficie.

Detalla particularidades del proyecto que, posteriormente se concretan puntualmente, con algunas diferencias, en el proyecto definitivo aprobado en 1922³⁶.

19 de Julio de 1916. El Ayuntamiento se dirige al Ministro de Fomento.

A partir de Febrero de 1910 continuaron los trabajos, pero habiendo llegado a la zona donde las propiedades particulares son numerosas, múltiples las reclamaciones y grandes las dificultades para el deslinde y justiprecio, la construcción hubo de quedar en suspenso; por lo que el plazo de 10 años que se fijaba para el fin de las obras ha transcurrido sin ser terminadas.

Se suplica una prórroga de 6 años.

Se suceden las peticiones de prórroga los años 1921, 1931, 1944, 1947, 1951 y definitiva en 1955 para terminar en 1960. Todas ellas aprobadas.

Aprobado por el Ayuntamiento el plan para llevar a la práctica el proyecto del nuevo ensanche de Amara, formuló las correspondientes bases de concurso. Abierto éste, se presentaron dos proyectos. Uno de Horacio de Azqueta, Ingeniero de Caminos y José Gurruchaga, Arquitecto, y el otro de Eugenio Vallarino, Ingeniero de Caminos.

Su estudio se encomendó a una comisión técnica que, al emitir su dictamen, tuvo una larga y pesada labor para su solución por parte de la Comisión de Obras.

36. HORACIO DE AZQUETA, *Proyecto para la ejecución del Nuevo ensanche de Amara*. (SS 1914), p. 2 a 8.

Se estudió ampliamente el asunto en el Ayuntamiento el 4 de Octubre de 1917, se remitió al Ministerio de Fomento, se abrió una información pública, debido a que los concursantes eran personas muy conocidas y queridas en el pueblo de San Sebastián y, en definitiva, en sesión del 20 de Marzo de 1919, después de escuchar los informes verbales y públicos de ambos proyectos, el Ayuntamiento acordó considerar preferible el de los Sres. Azqueta y Gurruchaga.

Remitido nuevamente el proyecto a la resolución de la Superioridad, se aprobó el 12 de Mayo de 1922 por RO del Ministerio de la Gobernación

Particularidades del proyecto aceptado:

La plaza de enlace de la actual Ciudad con la futura, sirve de arranque a tres grandes vías, de las cuales, una es continuación del Paseo de los Fueros y sigue longitudinalmente bordeando el cauce del río; otra es un paseo de ronda que sigue el trazado del ferrocarril de la Frontera y separa la vía de éste y la ladera del monte, siempre húmeda, de los edificios que la limitan por la parte de la población.

Entre estas dos vías, se halla una tercera que, arrancando asimismo de la referida plaza de enlace, pone en comunicación a ésta con otra gran plaza también circular, aproximadamente colocada en el centro de la superficie total y que viene motivada por el cambio del cauce del río.

De esta gran plaza arranca además de las calles secundarias, otra gran avenida de la misma importancia que la anteriormente citada y que podrá extenderse más allá de la línea del Ferrocarril del Norte cuando el desarrollo de la ciudad lo exija.

También se proyecta otra amplia avenida que pone en comunicación el núcleo central del ensanche con el parque proyectado en terrenos bañados por el llamado caño de Anoeta.

Se describen también los servicios del Estado, servicios municipales, edificios religiosos, escuelas, teatros, palacio de exposiciones, parque, Palacio para Música, mercados, Casa consistorial y obras diversas de urbanización.

La superficie total del ensanche, limitado por el paseo de ronda, ferrocarril del Norte y del río, comprende 633.913 m².

La superficie destinada a vías públicas es de 341.116 m², o sea el 53,64% del total, quedando para la superficie edificable 294.797 m², o sea el 46,36% del total.

El número de habitantes probable es de 25.189, correspondiendo 25 m² de superficie por habitante.

El acuerdo del Ayuntamiento se sujeta a descomponer la zona en dos partes, siendo la primera a ejecutar la que comprende únicamente los terrenos, hoy de dominio público, y los bañados por el río Urumea y el caño de Anoeta.

La superficie total de esta primera parte del ensanche, excluyendo lo ocupado por el paseo de ronda, es de 253.013 m², descompuestos en la siguiente forma. Propiedades de particulares 58.802 m² y propiedades del Ayuntamiento, 194.211 m².

La superficie total edificable es de 107.317 m², o sea el 42,41% del total y la superficie destinada a obras públicas 145.696 m², o sea el 57,59% del total.

Reunidos los elementos necesarios, el presupuesto de las obras es el siguiente:

Encauzamiento. Obras	540.135
Relleno	1.334.292
Pavimentación	1.084.280
Saneamiento	119.239,10
Distribución de aguas	124.351,70
Expropiaciones	682.654,-
Total pesetas	<u>3.884.951,80</u>

El coste total se irá invirtiendo de una manera uniforme, teniendo como recursos los sobrantes de venta de solares de la primera parte del ensanche, los beneficios que la ley de ensanche concede, sobre los que no se hace cálculo alguno por depender su resultado de varias causas, etc. etc.³⁷

25 de Febrero de 1924. El encauzamiento del Urumea tiene un presupuesto aproximado de 2.300.00 pesetas, según los técnicos. Para obras de fábrica y explanaciones 1.075.591,70 y para expropiaciones, 1.224.408,30.

La superficie total que se gana con el ensanche es de 149.732 m², de los cuales quedan como superficie edificable 84.352 m², que calculados a 80 pesetas el m², dan un total de 6.740.160 pesetas, suma con creces suficiente para amortizar la cifra del empréstito y el nuevo encauzamiento, si fuera necesario.

30 de Junio de 1924. En sesión de este día se acuerda un presupuesto extraordinario para las obras de encauzamiento del Urumea, mediante un crédito de 2.300.000 pesetas, solicitado a la Caja de Ahorros Municipal.

37. BALDOMERO ANABITARTE, o.c., p. 37 a 42.

También el anuncio de la subasta para la ejecución de las obras de encauzamiento y saneamiento del Urumea en Amara, según proyecto de Azqueta y Gurruchaga.

Las obras consisten en apertura de zanjas, escollera, muro de 3,20 de alto, escaleras, alcantarilla. El muro en su parte izquierda tiene una longitud de 861 metros y en su parte derecha 675,63 metros y una rampa de bajada al río cerca del puente del ferrocarril del Norte.

El precio base de la subasta es de 1.075.591,70 pesetas, con un plazo de ejecución de dos años.

Ejercida la subasta se concede la obra a la SA. Vias y Riegos de Zaragoza, en 998.000 pesetas.

La obra se termina el 26 de Septiembre de 1926,. Los terrenos comprendidos en este proyecto han sido todos expropiados y pagados.

El 10 de enero de 1933 la situación de la superficie terminada es de 77.763 m².

- Parcela de 1900 m² en la margen derecha del río, inmediata al puente Santa Catalina.
- Parcela de 16.503 m² en la margen derecha, aguas arriba del puente María Cristina.

Se completa la zona de dominio público en este margen

- Superficie de 56.160 m² en Amara, margen izquierda.
- Parcela de 3.200 m² en el gasómetro, margen izquierda.

9 de Diciembre de 1944.

Recepción parcial de terrenos en Amara, en la posición anterior al puente de hierro.:

Se eleva a 145.515 m². En la margen izquierda 139.740 y en la derecha 5.775 m².³⁸

38. AMSS. *Sección D. Negociado 3. Serie V.* Expedientes 1766.1.2.4/ 1776.3-5/ 1779.3.4/ 1790.16.17/ *Serie VI.* Expedientes 1773.5.6/ *Serie IX.* Expedientes 1766.6/ 1766.11/ 1776.6/ 1800.1.2/ 1805.3/



(DA)

El Urumea antes de su encauzamiento



(DB)

1945. La vega de Santiago desecada

EPÍLOGO

Aunque esta crónica de ensanches ha concluído, el ímpetu de desarrollo de esta Ciudad de San Sebastián no se ha detenido. Todavía hoy, en el inicio del siglo XXI, se proyectan nuevos ensanches y urbanizaciones.

Pero puede asegurarse que se llega ya al final. No pueden arrebatare terrenos al mar ni al río y se han alcanzado los límites comarcales.

¿Cómo se admitirá la necesidad de detener el impulso que durante 150 años ha desarrollado esta Ciudad inquieta?

Compárense estas dos ilustraciones. San Sebastián en 1856, con 9000 habitantes, ceñida por las murallas y en el año 2000, con 170.000 habitantes, desarrollada por todas las vegas y colinas. ¿Cuál será su futuro?



(DC)

1856. San Sebastián desde el castillo



(DD)

DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

BIBLIOGRAFIA

- ALCAIN, SIRO. *Donosti berri. El derribo de las murallas*. Madrid 1896.
- ANABITARTE, BALDOMERO. *Gestión del Municipio de San Sebastián en el siglo XIX*. San Sebastián 1903.
- AZQUETA HORACIO DE. *Proyecto para la ejecución del nuevo ensanche de Amara*. San Sebastián 1914.
- BANUS, JOSE LUIS. *El San Sebastián de antaño*. San Sebastián 1988.
- BERRUEZO, JOSE. *San Sebastián. Itinerario pintoresco a través de su historia*. San Sebastián 1948.
- BOLETIN DE INFORMACION MUNICIPAL. *El puente Santa Catalina*. 1972.
- CALEI-CALE. *A través de Iruchulo*. San Sebastián 1963.
- CALVO, MARIA JESUS. *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*. San Sebastián 1983.
- CAMINO, JOSE ANTONIO DEL. *Historia de San Sebastián*. San Sebastián 1963.
- CELAYA, MANUEL. *Fragmentos de la autobiografía de un nonagenario*. San Sebastián 1970.
- CIRIQUIAIN, MARIANO. *La guerra de los folletos entre alamedistas y anti-lamedistas. Curso breve sobre la vida y milagros de una Ciudad*. San Sebastián 1965.
- CORTAZAR, ANTONIO. *Memoria descriptiva del proyecto de ensanche de San Sebastián*. San Sebastián 1864.
- ECHEGARAY, CARMELO. *Investigaciones históricas referente a Guipúzcoa. Tomo XII*. Bilbao 1985.
- EL DIARIO VASCO. *Puente de Mundaiz*. San Sebastián (1998, 99, 2000.)
- IZAGUIRRE, RICARDO. *El Urumea y los puertos donostiarra*s. Pasajes San Pedro.
- LAFFITTE, ALFREDO. "El curso del Urumea". *Revista Euskalerrria* (1893)

- LOPEZ ALEN, FRANCISCO. *Revista Euskalerría*.
 “*Descripción de sus fortificaciones*”. (1905).
 “*San Sebastián el siglo XVII*”. (1899)
 “*En el Bulevar*”.. (1909)
 “*Los puentes*”. (1904)
- MADOZ, PASCUAL. *Diccionario Geográfico Estadístico Histórico 1845-50*.
 Salamanca 1991.
- MEXIA, FRANCISCO. *El Castillo de Santa Cruz de la Mota y las murallas de la plaza de San Sebastián*. San Sebastián 1979.
- MUGICA, SERAPIO. *Las calles de San Sebastián*. San Sebastián 1965.
- MURUGARREN, LUIS. *El uso del euskera durante el siglo XIX*. Boletín de la Real Sociedad de Amigos del País 1987.
ID Catedral del Buen Pastor. San Sebastián 1975.
- OGARRIO, TADEO. *Manual descriptivo e histórico de la Ciudad de San Sebastián*.
 San Sebastián 1857.
- OLAVIDE-ALBARELLOS-VIGON. *Historia de las fortificaciones de San Sebastián*. San Sebastián 1963.
- PIRALA, ANTONIO. *San Sebastián en el siglo XIX. Derribo de las murallas*.
 Madrid 1900.
- SAEZ, JUAN ANTONIO. “*Descubrimientos arqueológicos*” *El Diario Vasco*
 (1997)
- TRISTAN DE IZARO. “*Recuerdos de nuestra Ciudad*”. *100 años de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián*. San Sebastián 1979.
- ZAPIAIN, JOSE. “*El barrio de San Martín*” *Revista Euskal erría* (1915)

FUENTE DE DATOS

ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN MARTIN

- Sección B. Negociado 10,. Serie I
- Sección D. Negociado 3. Series I, II, III, V, VI, IX
- Sección E. Negociado 6. Serie II.
- Sección E. Negociado 12.

LIBROS DE ACTAS DE SESIONES.

- 1859, 59, 61. - 1863 a 1870, 71, 72, - 1892, I

PROCEDENCIA DE LAS ILUSTRACIONES

DESCUBRIMIENTOS ARQUEOLOGICOS

AK El Diario Vasco	19 Febrero 1997.
AL El Diario Vasco	31 Enero 1997
AM El Diario Vasco	12 Setiembre 1997
AN El Diario Vasco	12 Setiembre 1997

MURALLON DE LA ZURRIOLA

AÑ. HOMENAJE A BERRUEZO.	SS 1989, p. 83.
AO FOTOTECA KUTXA.	
AP. FOTOTECA KUTXA.	

NUEVA ALAMEDA

AQ. BOLETIN DE INFORMACION MUNICIPAL.	SS 1963,. p. 29.
AR. ARCHIVO IÑAKI AGUIRRE.	
AS. 100 AÑOS DE LA CAJA AHORROS ML. <i>Recuerdos de nuestra Ciudad.</i>	(SS 1979). p. 62.

ENSANCHE CORTAZAR

AT. MARIA JESUS CALVO.	<i>Crecimiento y estructura urbana de SS.</i> (SS 1983). p. 64.
AU. BOLETIN DE INFORMACION MUNICIPAL.	SS 1963, p. 57.
AV. ARCHIVO IÑAKI AGUIRRE.	
AX. REVISTA NOVEDADES.	
AY. MARIA JESUS CALVO,	o.c., p. 65
AZ. ARCHIVO IÑAKI AGUIRRE.	
BA. BOLETIN DE INFORMACION MUNICIPAL.	SS 1963, p. 49.
BB. PACO BARRIO.	<i>Sn Sn en la tarjeta postal</i> (IrÚn 1994). p. 27.
BC. ANDIA Y FERRER.	<i>Estampas de la Avenida.</i> Burlada 1982. p. 12.

- BD. ARCHIVO IÑAKI AGUIRRE.
 BE. REVISTA NOVEDADES.
 BF. AMSS
 BG. REVISTA NOVEDADES 1910-2.
 BH. REVISTA NOVEDADES 1910-2.
 BI. MARIA JESUS CALVO, o.c. p. 99 a 101.

RIO URUMEA

- BJ. RICARDO IZAGUIRRE. *El Urumea y los puertos donostiarros.* (Pasajes San Pedro). p. 37.
 BK. GOMEZ PIÑEIRO, ORELLA, SAEZ. *Documentos cartográficos.*(Zarauz 1994).p. 217.
 BL. *¿*
 BLL. RICARDO IZAGUIRRE. *Estudios acerca de la bahía de Sn.Sn.* (Pasajes San Pedro 1933). p. 59.
 BM. RICARDO IZAGUIRRE, o.c. p. 64.
 BN, REVISTA NOVEDADES.
 BÑ. PLANO ELABORADO POR JOSE MARIA BARRENA.
 BO. JUAN JOSE ARBELAIZ. *Grabados y planos de Sn Sn.* (SS 1993) P99.
 BP. ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI Tomo XLIII, p. 408.
 BQ. GEOGRAFIA DEL PAIS VASCO NAVARRO. *Guipúzcoa*, p. 570
 BR. MANUEL CELAYA. *Fragmentos de la autografía de un nonagenario.* (SS 1970). p. 103.
 BS. BREVE CRONICA DE LA UNION ARTESANA.
 BT. LUIS MURUGARREN. *Catedral Buen Pastor.* (Usurbil 1975). p. 23

PUENTES SOBRE EL URUMEA

- BV. REVISTA EUSKALERRIA 1899.
 BX. FOTOTECA KUTXA.
 BY. ANDIA Y FERRER. *Estampas de la Avenida.* (Burlada 1982).p. 12
 BZ. ARCHIVO IÑAKI AGUIRRE.
 CA. MANUEL CELAYA. *Fragmentos de la autobiografía de un Nonagenario.* (SS 1970). p. 113.
 CB. PACO BARRIO. *Sn Sn en la tarjeta postal.* (Irún 1994). p. 40.
 CC CALENDARIO DEL AYUNTAMIENTO DE SS. 1991.

- CD. FRANCISCO LETAMENDIA. *Estampas del viejo Donostia.*
(SS 1991). p. 68
- CE. AMANN ALONSO. *Sn Sn en la tarjeta postal.*
(Algorta 1993). p. 147.
- CF. REVISTA NOVEDADES 1916-1.
- CG. AMSS
- CH. REVISTA NOVEDADES 1910-2.
- CI. FRANCISCO LETAMENDIA, o.c. p. 85.
- CJ. MUSEO DE SAN TELMO.
- CK. AMANN ALONSO, o.c. p. 150.
- CL. EL DIARIO VASCO. 3 Abril 1993.
- CLL EL DIARIO VASCO. Abril Mayo 2000.

ENSANCHE ORIENTAL

- CM. ARCHIVO IÑAKI AGUIRRE.
- CN. AMSS
- CÑ. AMSS
- CO. AMSS
- CP. AMSS
- CQ. FRANCISCO LETAMENDIA, o.c. p. 55.

MARGEN DERECHA DEL URUMEA

- CR. PACO BARRIO. *Sn Sn en la tarjeta postal.*
(Irún 1994). p. 75
- CS. PACO BARRIO, o.c. p. 78.
- CT. FOTOTECA KUTXA.
- CU. FOTOTECA KUTXA.

ENSANCHE MERIDIONAL

- CV. PACO BARRIO. *Sn Sn en la tarjeta postal.*
(Irún 1994). p. 31
- CX. ARCHIVO IÑAKI AGUIRRE.
- CY. ARCHIVO IÑAKI AGUIRRE.
- CZ. HORACIO DE AZQUETA. *Proyecto para el Nuevo Ensanche de Amara.* (SS 1914).
o.c. p. 37.
- DA. PACO BARRIO,
- DB. BREVE CRONICA DE LA UNION ARTESANA.

EPILOGO

- DC. ¿
- DD PAISAJES ESPAÑOLES. EL DIARIO VASCO.

