

## El Ensanche de San Sebastián, Antonio Cortázar y las referencias influyentes

Ángel MARTÍN RAMOS

Arquitecto. Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio en la ETS de Arquitectura de Barcelona, UPC.

**RESUMEN:** La necesidad de ampliación de la ciudad era en San Sebastián a mediados del siglo XIX una demanda reiterada. Una vez autorizado el derribo de las murallas, se inicia un proceso de preparación del ensanche, convocándose un concurso de proyectos del que resulta ganadora la propuesta del arquitecto de Antonio de Cortázar. En relación a otros presentados, el proyecto de Cortázar destacaba por su pragmatismo y eficaz ajuste a las demandas de la ciudad y por su cuidada adaptación al lugar, manejando criterios e instrumentos de ordenación urbana que denotaban la influencia de Ildefonso Cerdá, perfeccionados, además, con las observaciones recibidas del Ministerio en Madrid.

**Descriptor:** San Sebastián. Cortázar. Ensanches urbanos. Historia del urbanismo.

### I. LOS ANTECEDENTES DEL ENSANCHE

Cuando la ciudad de San Sebastián desencadena el proceso para su ensanche lo hace, sí, apenas recibida la Real Orden del Ministerio de la Guerra de 17-III-1862 por la que se abría la posibilidad de derribo de las murallas, pero, sin embargo, realmente la expectativa de ampliación urbana estaba latente en la población y los preparativos en movimiento desde años antes.

A ello pudieron contribuir varias circunstancias. Por un lado, el éxito de la aún reciente reconstrucción de la ciudad intramural tras el incendio de 1813. A pesar de los tiempos de incertidumbre en

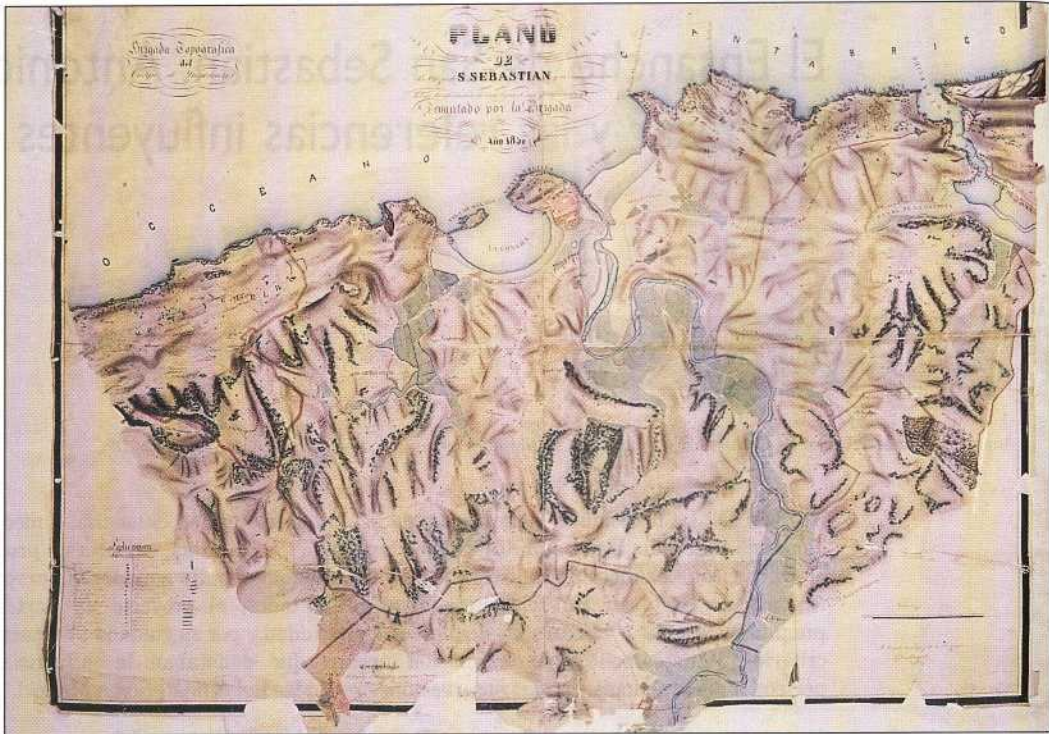
que hubo de producirse la reconstrucción, la ciudad había resurgido de sus cenizas en medio de una viva competencia, y reunía ya para 1856 en torno a 9.000 personas, muchas más de las 6.000 que poblaban la ciudad quemada.

También, la propia configuración geográfica de la ciudad, próxima al aislamiento (Figs. 1 y 2), acentuaba la necesidad de la ampliación. El confinamiento de ciudad y puerto por las aparatosas y anticuadas construcciones defensivas advertía del riesgo de anquilosamiento de una ciudad que, por el contrario, parecía reunir condiciones para un porvenir boyante. Así, el hecho de ser uno de los pocos seguros puertos de mar en una costa de agreste configuración y

[Recibido: 20.12.98]

Síntesis parcial de una investigación sobre el tema

realizada en el LUB con ayuda de la Dirección de Política Científica del Departamento de Educación del Gobierno Vasco.



**FIGURA 1.** La plaza fuerte de San Sebastián en su emplazamiento entre el mar y el territorio circundante (Plano de la Brigada topográfica del Cuerpo de Ingenieros, 1850, SHM).



**FIGURA 2.** Emplazamiento de la ciudad en relación a su entorno próximo antes de recibir las primeras influencias de la industrialización (Plano del Cuerpo de Ingenieros, 1840, SHM).

detentar la capitalidad de Guipúzcoa desde 1854, se presentaban como razones capaces de activar una perspectiva urbana más amplia y variada de la de aquella solidez estática que el tiempo y la historia habían allí conformado.

Y, por otro lado, la ciudad se encontraba bajo los impactantes efectos de novedades e iniciativas que el desencadenamiento de la industrialización venía reportando en los últimos años. Primero, en la década de los años 40 había sido la nueva carretera Andoain-Irún con paso por San Sebastián que, según proyecto del Ingeniero Francisco Antonio de Echanove, había planteado una alternativa al Camino Real con tangencia marítima de perspectivas nada desdeñables. Tan sólo unos años después –y aun mediando una polémica internacional acerca del más conveniente trazado del ferrocarril Madrid-París–, la ciudad se había encontrado con la rápida construcción del ferrocarril con su estación, acentuando el carácter estratégico del contacto único de tal línea de transporte con el Mar Cantábrico en estas posiciones guipuzcoanas. Y al mismo tiempo en la década de los 50, como una alternativa radical a las obras de mejora y consolidación del puerto que estaban entonces en curso, se proyecta la construcción a iniciativa de capital privado de un gran puerto comercial mediante dársenas cerradas, según proyecto del ingeniero Wissocq, susceptible de multiplicar por diez la actividad comercial del viejo abrigadero (Fig. 3).

Puede comprenderse cómo una ciudad animada por efectos de naturaleza urbana tan rotunda difícilmente podía admitir como hecho compatible el que continuara calificada aún como plaza fuerte, es decir, como lugar de eminente importancia estratégica para la defensa, cuando desde hacía mucho tiempo estaba demostrado que en las pugnas militares ya no contaban tales emplazamientos. Por ello, el comportamiento social superaba tal condición como si sólo tuviera de real la imponente presencia en la vida cotidiana de las construcciones –en otro tiempo defensivas– que habían de atravesarse para entrar o salir de la ciudad.

## 2. LAS BASES PARA EL PROYECTO DE ENSANCHE. EL ÁREA DE LA AMPLIACIÓN

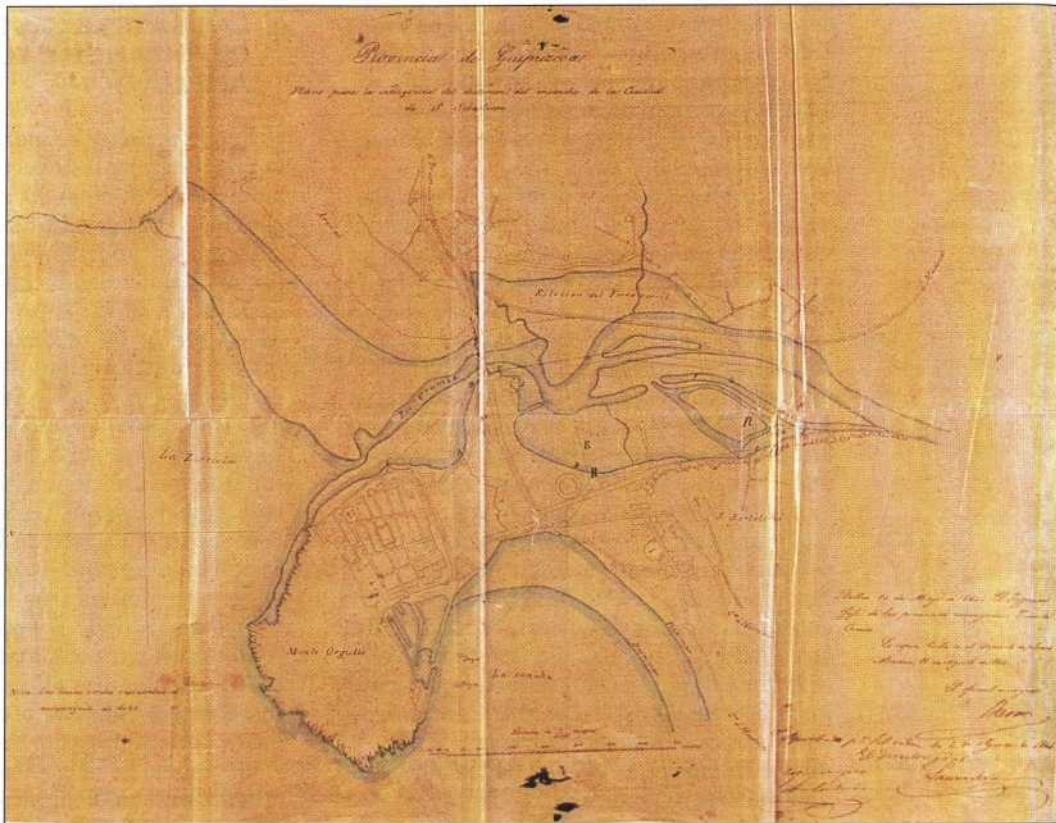
Fue la acumulación de todos estos efectos la que alentaba las expectativas de ampliación. Aunque las reiteradas peticiones municipales al gobierno para suprimir la condición de plaza fuerte y permitir el derribo de las murallas no conseguían mayor fruto, a finales de la década de los 50 se debía tener como próxima una solución al respecto, a la vista de las autorizaciones semejantes que se iban otorgando a ciudades mayores –como Barcelona– y a otras menores. Para 1861 se contaba incluso con un pronunciamiento favorable del propio General Prim desde la Dirección del Cuerpo de Ingenieros, lo que convertía al retraso en la resolución gubernamental en una espera inexplicable.

Apenas recibida la orden que fijaba las condiciones para el derribo de las murallas, el Ayuntamiento confía a una comisión de composición plural la preparación de las bases para el proyecto de ampliación.

El trabajo de la comisión designada cristalizaría en el anuncio de un concurso de proyectos conforme a unas reglas preparadas al efecto (1). Con ello quedaban prefigurados importantes aspectos de la iniciativa: se trazan los límites del espacio destinado a la ampliación, se establece una liberación casi total de las preexistencias, quedan excluidos los usos industriales y se llama la atención sobre la necesidad del más cómodo enlace de la nueva población con la preexistente, la conexión entre puerto y ferrocarril, y la conveniencia de evitar la dirección de los vientos dominantes del NO para las calles. En breves líneas se dibujó una imagen relativamente concreta de lo que se deseaba: una ampliación residencial con los edificios públicos necesarios y sus paseos, pendiente del adecuado desahogo del puerto, sobre un amplio espacio colindante con la ciudad existente de configuración llana uniforme y, por tanto –lo que no es menos importante– independiente de otras cuestiones planteables en la ciudad sobre otros territorios o en relación a otros usos que pudieran establecerse.

(1) Según testimonio de uno de los miembros de la Comisión, se consultó con especial atención lo realizado en

Barcelona, donde el Ayuntamiento había seguido una conducta parecida (AGUIRRE; 1865: 1).



**FIGURA 3.** Plano de San Sebastián que refleja la traza del nuevo puerto proyectado formando dársenas cerradas comunicadas con la Bahía de la Concha (Copia del original realizada en 1864, Archivo Municipal de San Sebastián, 2167-9).

Tales opciones participaban de las inquietudes y características que conllevaron las iniciativas de desarrollo urbano en aquellos años: la previsión con generosa amplitud de espacio para atender las necesidades de vivienda para la población establecida y que había de venir a establecerse, y la voluntad de aprovechar las ventajas del extramuros para actividades urbanas y de expansión de los ciudadanos. En San Sebastián a estos supuestos se añadieron otros, provocados por sus propias necesidades, o simplemente peculiares, en los que merece la pena detenerse.

En primer lugar, la atención al puerto reclamada por su ubicación casi interna y muy limitada en espacio capaz, pidiendo al proyecto la previsión de una conexión con el ferrocarril y emplazamientos para aduana y lonjas. Advértase que se evitan referencias

al aún reciente proyecto de nuevas dársenas de Wissocq, a pesar de que su idea no estaba abandonada sino que había sido desarrollada por el servicio del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (2).

Y en segundo lugar, las precisiones sobre el espacio elegido para desarrollar la propuesta. El entorno de la ciudad amurallada era muy particular y accidentado dada la predominante presencia del agua sobre arenales, el cauce fluvial del Urumea y la proximidad de las irregularidades del relieve. La incógnita que ante tal panorama presentaba la ampliación de la ciudad comienza a ser resuelta por la Comisión designada para

(2) El Ingeniero Manuel Estibaus desarrolló en 1859 el proyecto para el nuevo puerto. Ha sido tratado en (IZAGUIRRE;1933: 58-61).

formar las bases de aquélla, seleccionando un espacio y delimitándolo.

Las condiciones de este espacio reunían tres requisitos, a saber:

- 1) Se trataba de un espacio contiguo a la ciudad existente. Se pretendía una relación de contigüidad íntima ya que la ampliación podía iniciarse justo al lado de las casas de vivienda intramurales al considerarse que las fortificaciones del lado de tierra habían de desaparecer totalmente.
- 2) Constituía un recinto de una superficie relativamente grande, sin solución de continuidad. Su extensión, del orden de 50 ha –más de cuatro veces superior al área ocupada por el núcleo residencial en la ciudad preexistente–, era quizá considerada suficientemente capaz para una amplia expansión, o al menos el destinatario apropiado para un crecimiento urbano futuro, ante las dudas, dificultades o divergencias que pudieran plantear otros territorios.
- 3) Se trataba de un ámbito caracterizado por la homogeneidad del relieve llano, lo que confería a la ampliación urbana una uniformidad formal básica.

Una vez liberada de las construcciones existentes, y rellenadas las marismas, la extensión uniforme que se componía parecía tratar de diferenciar el terreno que era apto o conveniente para la ampliación del que no lo era. Pero, al mismo tiempo, se reducían los tipos de problemas técnicos a resolver, igualándolos en buena medida. No era ésta una precaución novedosa ya que había sido característica propia de otras ampliaciones urbanas delimitadas en pasados más o menos recientes: proyectar el suelo de forma ordenada era una primera condición de mayor seguridad para conseguir un resultado satisfactorio en la futura forma urbana.

Y a la vez, en un lugar de geografía tan variada como dominante, la delimitación del recinto destinado a la ampliación debió considerarse condición necesaria, evitándose así dispersiones y dudas que, al parecer, no interesaban. Así, por ejemplo, dado que el recinto abarcaba el espacio dedicado a nuevas dársenas en el proyecto

de ampliación del puerto que ideara Wissocq hacía pocos años y que el Ayuntamiento apoyó, quedaba con la nueva delimitación de manifiesto que no se consideraba la del puerto una hipótesis muy verosímil, o que, al menos, no debía considerarse en el Concurso que se convocaba, por si acaso tal idea no fructificaba. No obstante, con la delimitación establecida se excluían dificultades que, sin embargo, poco después se manifestarían entre las cuestiones urbanas candentes, como era el caso de los arenales de la margen derecha del río al otro lado del puente, junto a la carretera y próximos a la estación del ferrocarril.

De cualquier modo, las medidas adoptadas, en lo que a la delimitación previa del área destinada a la ampliación y a la especialización de usos se refiere, podían recordar limitaciones usuales propias del pasado, cuando se planteaban ampliaciones acotadas ligadas a algún fenómeno o circunstancia particular de una ciudad, relacionadas aún con los gustos barrocos, e independientes, por tanto, de las perspectivas de evolución que acompañaban a la industrialización en la segunda mitad del siglo XIX. Sin embargo, se puede pensar que no era esa la principal característica del caso de San Sebastián, ya que en sus motivos influirían notablemente las peculiaridades del marco físico y del estado de la ciudad en aquel preciso momento.

Así, puede comprobarse cómo la delimitación adopta sintomáticamente una forma irregular, al acoger la superficie posible del ámbito extramural y contiguo, recogiendo realmente el suelo que había y evitando cualquier tentación de perímetro regular preestablecido. Era más una ubicación que una delimitación. Y, por otro lado, la opción por una ciudad *esencialmente mercantil*, sin fábricas ni establecimientos molestos, se podía tomar por selección o preferencia de tales suelos frente a ciertos usos que bien pudieran ocupar otro lugar en un medio físico tan irregular y exigente.

### 3. LOS PROYECTOS PRESENTADOS

La convocatoria abierta por el Ayuntamiento tuvo una respuesta cumplida en las doce propuestas que se presentaron

para el 10 de Noviembre de aquel mismo año de 1862 (3).

Sólamente conocemos en la actualidad tres de los proyectos presentados, que nos pueden servir para observar tanto el contexto como el resultado del concurso convocado, que finalmente sería el fundamento del ensanche construido.

El proyecto presentado bajo el lema «San Pelayo y Santa Bárbara saludan a San Sebastián» (Fig. 4) no recibió mención alguna. Su contenido nos permite ilustrar una visión de lo que se podía esperar de la ampliación de la ciudad según ciertas perspectivas.

Se trataba de una propuesta que confiaba la ampliación de la ciudad a la creación de una nueva población equivalente a la ya existente y planteada como continuidad natural de ésta, contando también, como la ciudad vieja, con una plaza central como elemento nuclear y aglutinador del orden del conjunto. Pero sus principales particularidades residían en la patente voluntad de conseguir una forma regular para la nueva población en medio de un marco físico tan irregular, y en esa acotación del crecimiento previsto para el que, incluso, resultaba suelo excedente.

El tono dieciochesco que podemos advertir en este proyecto (regularización de la ampliación, segregación de partes especializadas, tipo de trazado de calles y otros espacios públicos...) quedaba, sin embargo, arropado en los argumentos que su autor había encontrado en los *Elementos de higiene pública* de Monlau. Cabe pensar hasta qué punto el límite a la densificación de Monlau (40 m<sup>2</sup>/habitante) pudiera haber influido en el dimensionamiento de la propuesta, ya que tal baremo representaba que en la zona destinada a la ampliación sólo hallarían correcto alojamiento menos de 12.000 personas, poco más de 2.000 por encima de las que acogía la ciudad existente.

Este planteamiento para la ampliación

(3) Los proyectos fueron presentados bajo diferentes lemas y se registraron con el número de orden siguiente:

- N.º 1. «Progreso y mejora», con su Memoria.
- N.º 2. «El Pseudónimo Modesto», con su Memoria.
- N.º 3. «~~XXX~~», con su Memoria.
- N.º 4. «Ensanche, higiene, comodidad y belleza» con una carta cerrada.
- N.º 5. «Salubridad» con su Memoria y una carta cerrada.

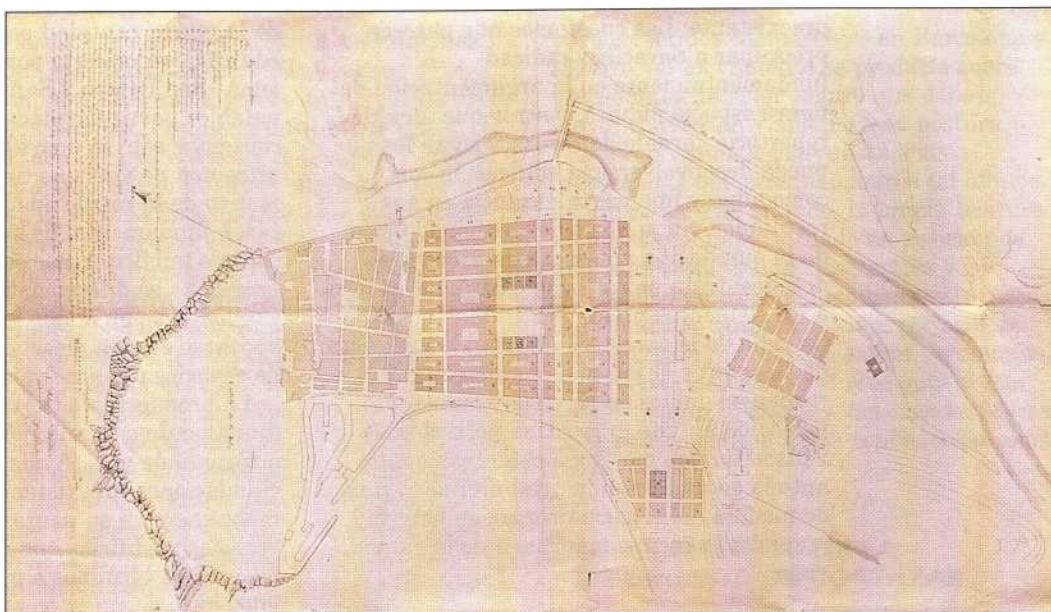
sujeta a concurso procedía de un autor peculiar y cualificado, ya que podemos atribuirlo al arquitecto zarauzitarra Juan José Belaunzarán, regidor en el Ayuntamiento de su pueblo entonces y destacado artífice en la vida local de esa localidad guipuzcoana próxima a San Sebastián. Por ello, podemos tomarlo como representativo de una imagen proporcionada de lo que un cierto entorno social esperaba de la ciudad ampliada.

Por su parte, el proyecto presentado bajo el lema «Valladolid» (Fig. 5), otro de los conocidos, sí recibió distinción ya que tras ser incluido entre los cinco proyectos seleccionados por la Comisión designada obtuvo, finalmente el segundo lugar en el fallo del Concurso votado en el Ayuntamiento.

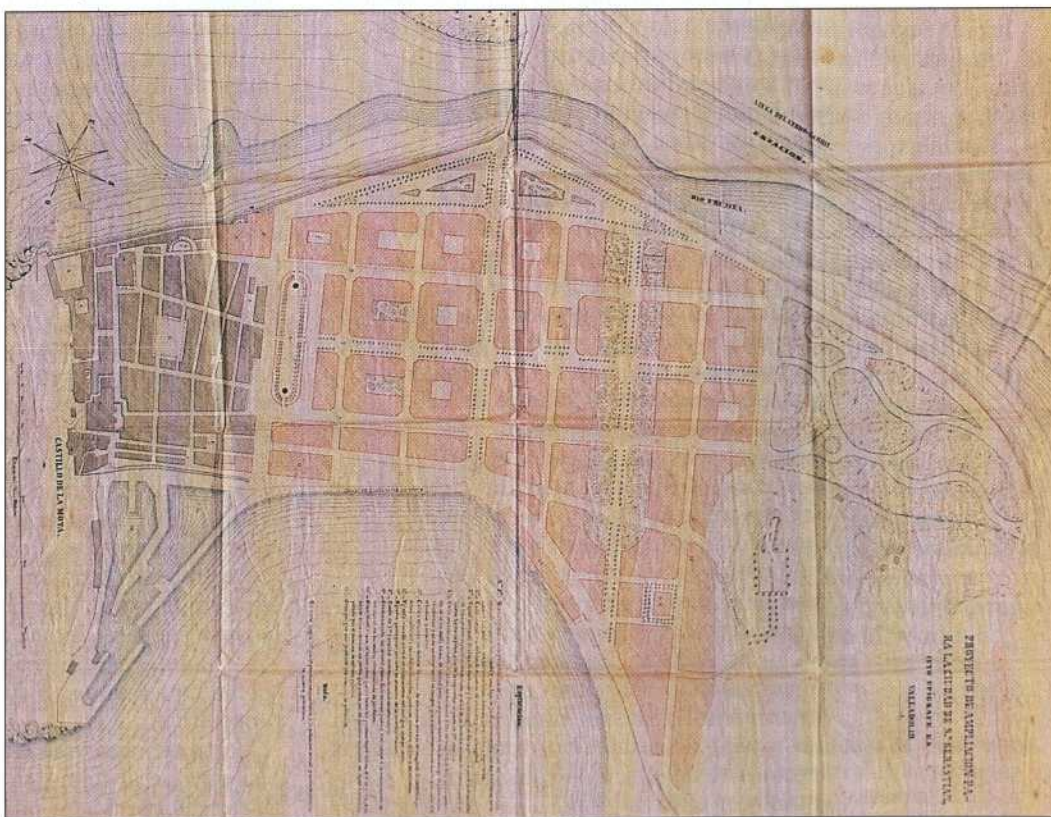
Su autor era el arquitecto Martín de Saracibar, titulado en la Academia desde 1829, y entonces arquitecto municipal en Valladolid. Saracibar estaba en posesión de una amplia experiencia que había destacado en Vitoria (Palacio de Diputación y otras obras), y en la Plaza Nueva de Tafalla cuyo concurso había ganado en 1856.

Su proyecto se apoyaba en la ordenación de un conjunto de calles y espacios urbanos entre los que se distribuían irregularmente los espacios aptos para la edificación de casas. A partir de un espacio libre regular destinado al enlace de la población nueva y la preexistente se trazaban tres calles hacia el Sur sobre las que se ordenaba la ampliación, una central arbolada y dos laterales simétricas respecto a ésta y porticadas. Transversalmente a este haz de calles dos vías principales formaban el contrapunto a las anteriores, una frente al puente y otra destinada a reunir a las casas con jardín delantero. La configuración de la ciudad quedaba a su vez limitada por la regularización y ampliación del paseo de Santa Catalina y por un nuevo gran parque dispuesto sobre el área de terreno de la Amara más alejado de la ciudad

- N.º 6. «Valladolid» con su Memoria.
- N.º 7. «Progreso y comercio» con su Memoria.
- N.º 8. «Porvenir» con su Memoria.
- N.º 9. «Plano de edificación y ensanche de la ciudad».
- N.º 10. «Fe y esperanza» con su Memoria y carta cerrada.
- N.º 11. «*Hic purior est aer, hic longe prospectus in mare*» con carta cerrada.
- N.º 12. «San Pelayo y Santa Bárbara saludan a San Sebastián» con carta cerrada.



**FIGURA 4.** Propuesta para ensanche de San Sebastián presentada al concurso bajo el lema «San Pelayo y Santa Bárbara saludan a San Sebastián», 1862 (Archivo Municipal de San Sebastián, 1760-3).



**FIGURA 5.** Propuesta para ensanche de San Sebastián presentada al concurso bajo el lema «Valladolid», 1862 (Archivo Municipal de San Sebastián, 1760-3).

preexistente. Las cuestiones que parecen preocupar a Saracíbar radican fundamentalmente en la argumentación del nuevo espacio público, para lo que idea un repertorio variado de recursos sobre los que pueda desenvolverse la edificación con comodidad y una cierta garantía en sus resultados. Su análisis del escenario físico de la ampliación no repara en excesivos detalles: trata de ratificar y dar continuidad a los elementos preexistentes más notables (la calle de la carretera de Irún, la carretera de Hernani y el Paseo de Santa Catalina) y resume el enlace entre vieja y nueva población en una gran plaza porticada de 240x80 m. que mostraba ostentosamente ante la ciudad preindustrial un nuevo rango de medida del espacio urbano: su longitud igualaba la de tres manzanas de la ciudad vieja.

#### 4. EL PROYECTO GANADOR

El proyecto ganador del concurso sería el presentado bajo el lema «Porvenir» cuyo autor resultó ser el propio arquitecto municipal en funciones, Antonio Cortázar, que había formado parte de la comisión preparatoria de la convocatoria.

Era Cortázar un arquitecto graduado en la Escuela de Arquitectura en 1850 y desde 1861 formaba parte de la plantilla de la Diputación de Guipúzcoa. Como consecuencia del fallecimiento del arquitecto de la Ciudad, Joaquín Echeveste, se le había pedido que sustituyera a éste en sus funciones con carácter interino, lo que venía haciendo desde Febrero de 1862.

El proyecto ganador, frente a las opciones representadas por sus dos competidores conocidos, ofrecía una alternativa basada en criterios diferentes. No era en éste el proyecto de elementos de los espacios públicos de la nueva ciudad la idea predominante, ni tampoco el dominio de los espacios de expansión en torno a una población acotada. Lo que Cortázar plantea en su proyecto «Porvenir» es fundamentalmente un sistema de ocupación del espacio disponible buscando su principal argumento en la propia relación a establecer entre el espacio edificable y los espacios de servicio a éste. Uno de sus objetivos principales vendrá a ser el logro

de la mayor cantidad posible de suelo para edificar, tan opuesto por ello al proyecto de lema «San Pelayo y Santa...». Y una de sus notables particularidades, que para conseguir esto se apoya en una trama ortogonal de vías que tiene en el impersonal motivo de la regularidad y la repetición la razón fundamental de su ordenación del espacio público. Y por este motivo, esta propuesta se diferenciaba tanto del proyecto «Valladolid», en el que su autor recurre a apoyarse en una mezcla de tipos conocidos de espacios públicos variados.

La propuesta de Cortázar confía su fundamento a la autonomía de la trama ortogonal de vías. A ella se adaptan las circulaciones preexistentes que se mantienen y a su pauta se ajustan los espacios y edificios que resultan. Utilizando los propios términos a que él recurriera unos años después, frente a la «visualidad» defendía la «regularidad». La calle recta sin principio ni fin predeterminado es, por tanto, ingrediente básico de su constitución. Además, el proyecto de Cortázar cuidaba algunos otros detalles en orden a adaptarse al programa y emplazamiento del concurso. Disponía un gran paseo público en el borde del río, distribuía numerosos edificios públicos entre los que se encontraban la aduana y las lonjas para el puerto, incorporaba posibles soluciones a la conexión del puerto mediante el ferrocarril y ponía un particular acento en la solución de enlace de la nueva población con la preexistente.

Esta propuesta era, además de una proposición convincente, un proyecto muy completo por la cantidad de cuestiones a que trataba de dar solución, sobresaliendo entre todas éstas la amplia capacidad que ofrecía para el ensanche de la ciudad. No resulta difícil explicarse que pudiera recibir el voto unánime de la corporación municipal como proyecto ganador, sobre todo si se advierte la gran diferencia que le separaba del que fue considerado segundo, el titulado «Valladolid», muy inferior en su atención al problema así como en su contenido propositivo.

Cortázar mostraba con su propuesta encontrarse al corriente de los proyectos de Ensanche aprobados para Barcelona y Madrid y probaba haber asimilado con bastante intención las ideas de Ildefonso



Cerdá sobre la ampliación de las ciudades que más o menos explícitamente le hubieran llegado a través de sus proyectos o sus escritos. Porque la difusión de proyectos e ideas era ya entonces muy ágil y Cortázar cuando hace su proyecto «Porvenir» tenía 39 años, llevaba más de once años trabajando como arquitecto y era subdirector de Caminos Provinciales. Además de que resulta lógico atribuirle tales conocimientos, él mismo lo afirmaría en posteriores escritos destacando su admiración por Ildefonso Cerdá (4).

Si bien el caso del Ensanche de San Sebastián es de una escala diferente a los precedentes de Barcelona y Madrid, ello no evita que Cortázar aplique al conocimiento que ya poseía de la ciudad, sus necesidades y su territorio circundante, el talento de su intuición para componer un anteproyecto de ciudad que se ofreciera tan apropiado a los ojos de sus contemporáneos. Intuición y oportunidad, sobre un fondo de reposada sabiduría, hubieron de ser componentes de un ejercicio modesto, pragmático y razonable como el que describe el arquitecto en su Memoria presentada al Concurso. No recurre Cortázar a estudios especializados o comprobaciones técnicas ajustadas, ya que en primer lugar no dispuso de tiempo para ello, pero tampoco advierte especialmente sobre la necesidad de éstos.

Y a lo que sí apela Cortázar indirectamente era a los intereses de quien él sabía constituía opinión relevante. Lo que su proyecto principalmente ofrecía era un sistema renovado, eficaz y generoso de aplicación y reproducción de la actividad económica ligada a la construcción de la ciudad —que había llegado a un asfixiante atascamiento en la ciudad intramural—, y lo hacía ofreciendo una forma urbana nueva con la que la burguesía urbana encontraba cómoda, e incluso atractiva, identificación. Y era esta clase, a través de sus numerosos representantes tanto en el Jurado del concurso como en el Ayuntamiento, la que había acusado recibo del mensaje incorporado a la propuesta de Cortázar y había conducido a la unanimidad de su nominación. Si, además, con ello se conseguía imitar a lo que se había aprobado

para cometidos comparables en Barcelona y Madrid, su movimiento se producía sobre precedentes de valor seguro que daban mayor convicción y aplomo a su postura.

Fueron varias las circunstancias afortunadas que acompañaban a tal efluviio de intereses. Por un lado, la propia tesitura histórica que había situado en posición de liderazgo social a una clase activa y emprendedora en aquel momento y necesitada de autoafirmación; por otro, la misma ciudad de San Sebastián, su tamaño, su composición social y el reto ante el que se encontraba; y, además, las características de la propuesta que había realizado Antonio Cortázar.

## 5. EL CONTENIDO DE LA PROPUESTA DE CORTÁZAR

Pero, al margen de reflejos condicionados y destellos de oportunidad, veamos cómo era la propuesta de Cortázar.

Dos planos y una memoria sucinta constituían la documentación que bajo el lema «Porvenir» ocupó el nº 8 entre las propuestas presentadas al concurso. Junto al plano de planta general a escala 1:2000, exigido por las bases, se acompañaba el plano de detalles que describía dos perfiles longitudinales, expresando las rasantes de las principales vías y los movimientos de tierra necesarios, un esquema de la traza de la alcantarilla principal, una sección de la misma y tres modelos en planta de división en solares de las diferentes manzanas.

Además de su voluntad de atender a los requisitos de las bases del concurso convocado y a las particularidades del emplazamiento, la idea que resulta más destacada en su propuesta es su empeño en ofrecer una alternativa eficaz y con rendimiento para alojar la ampliación de la ciudad, en lugar de fácilmente bella o irrealmente gratuita. Tal argumento ocupa una atención precisa en su Memoria, e incluso en la Conclusión de ésta hace repetida referencia a ello:

«Por último hemos tenido a la vista, como una necesidad suprema e indispensable las condiciones topográficas y económicas de la localidad. Las primeras nos enseñan que la zona de ensanche, lejos de ser indefinida como en otros pueblos, es bastante limitada por la

(4) Especialmente cuando intervino en defensa de las alteraciones que trataban de introducirse en su proyecto.

configuración del terreno: que San Sebastián por la naturaleza de las cosas, es y está llamada a ser cada vez más una población esencialmente mercantil. Que en este doble concepto no debe sacrificarse nunca lo útil a lo agradable, lo principal a lo accesorio...

... nos parecería contrario a la razón empeñarse en proyectar obras monumentales y costosas, sólomente accesibles a grandes centros en que sobran, como aquí faltan, los medios de ejecución.

Imponiéndose esta limitación necesaria, hemos renunciado a lo que más vista y atractivo hubiera podido dar a nuestro plano, pero en cambio creemos haber servido los intereses de la población y señalado la senda más segura y sólida de su futuro desarrollo.

La ejecución de nuestro anteproyecto es en todas sus partes fácil y asequible; ... Así lo hemos procurado, por lo menos, íntimamente convencidos de que no asistíamos a un concurso de bellas artes en que puede darse rienda suelta a la imaginación y a la inventiva...»

En esa línea, Cortázar atribuye gran importancia al cuidado que se debe tener en seleccionar aquello que no se pueda edificar, como si a los efectos él partiera de una situación ideal de edificación máxima. Concibe la zona de ensanche dividida en dos partes, una ocupada por los edificios y otra libre para vías de comunicación y puntos de desahogo. Pero, a renglón seguido, advierte:

«... Ahora bien, es necesario que entre la parte edificable y la parte libre se guarde la debida proporción y esa proporción se deriva, en cada caso, de las circunstancias especiales y locales en que se halla colocada la población».

Y refiriéndose a la situación de San Sebastián, concluye:

«... interesa mucho no reducir demasiado el espacio edificable.

... si la población de San Sebastián, con la vía férrea y con todos los demás progresos que constituyen el espíritu moderno, llega a tomar el incremento que naturalmente debe esperarse, bien se puede asegurar que su nuevo recinto adolecerá más bien de falta que de sobra de espacio para la edificación...»

Considera que dado lo pintoresco de los alrededores de la ciudad cabe establecer en muchos lugares «jardines y parques en mejores condiciones naturales que dentro de la zona de ensanche», y añade:

«... por eso hemos creído que en nuestro plano debíamos distribuir en justa medida el espacio destinado a jardines, plazas y paseos.»

Esta concepción de la forma de abordar su ejercicio debía resultar novedosa en aquel momento, pero sobre todo era particularmente estimulante y aleccionadora en el modo de orientar la búsqueda de soluciones al caso. Con tal bagaje, casi el principal problema para Cortázar iba a ser cómo atender a los requisitos particulares exigidos por las bases del concurso, porque en su fuero interno, contaba ya con el argumento básico de su propuesta.

Aún otra consideración iba a servirle de guía. Dice en un momento de su Memoria:

«... hemos tenido también en cuenta otra regla de higiene y equidad. No es raro ver poblaciones que tienen uno o dos grandes jardines, y formando contraste con ellos, calles estrechas, casas sin ventilación, pocas y mezquinas plazas. En estas poblaciones resaltan uno o dos barrios favorecidos y privilegiados a expensas y con detrimento de los demás. Se concentran en uno o dos puntos los medios de desahogo, de saneamiento y de ornato que debieran distribuirse en justa proporción a todo el vecindario, y se sacrifican a un tiempo la higiene y la equidad. Esta falta que se explica y es excusable en poblaciones antiguas, no tendría disculpa en un plano de ensanche, y por eso hemos procurado evitarla.»

Disculpa y justificación al mismo tiempo eran las encontradas por Cortázar en tal parangón. Ya tenía motivo para proponer calles anchas que distribuyeran equitativamente la higiene y evitaran los privilegios indeseados creados en torno a parques y jardines localizados. Es más —cabe añadir—, las calles amplias, saneadas y bien ornamentadas podían muy bien entenderse como parques continuos, eficaz fuente de verdadera equidad urbana. De ahí que ya sólo le falte encontrar el lugar más apropiado para ubicar un espacio que pueda presentar como parque pero que no le reste capacidad para distribuir espacios edificables: el espacio de borde del río, reserva y servidumbre necesaria, se presentaba adecuado al caso.

Con la reserva del parque o paseo como espacio de excepción, quedaba despejado el

campo para el despliegue de la pauta o tratamiento que más relevancia iba a alcanzar en la propuesta de Cortázar pero que, sin embargo, no iba a ser objeto de referencia directa en su Memoria: la distribución de una serie continua de espacios aptos para edificar ocupando todo el suelo disponible con base en una trama ortogonal de calles rectas y anchas. Resultaba evidente la procedencia de los recursos utilizados a la vista del proyecto de Ensanche para Barcelona de 1859, de Cerdá, o del reflejo producido por el mismo en el proyecto de Ensanche para Madrid de 1860, de Castro.

Salvadas las distancias en la escala de los problemas respectivos entre aquellos casos y el de San Sebastián, Cortázar demuestra encontrar suficiente semejanza en la naturaleza interna del problema de vivienda a resolver como para atreverse a aplicar a las posibilidades que presentaba San Sebastián el sistema básico que Cerdá había propugnado como paradigma para la ampliación de las ciudades antiguas ante la perspectiva de los cambios inducidos por la industrialización. Podrá comprobarse que la asimilación que realiza Cortázar no cuida en sus detalles ciertos extremos o precisiones de las pautas de Cerdá y, por lo tanto, no es muy rigurosa. Ello puede ser debido no tanto a una minusvaloración de aquéllas como a una consecuencia del conocimiento incompleto que se tuviera aún entonces del rigor teórico y propositivo del ilustre Ingeniero. También, lógicamente, debe pensarse en la relativización practicada por Cortázar como consecuencia de la diferente entidad de los problemas afrontados en cada caso. Ahí es donde, precisamente, se iniciaba otra de las características relevantes del trabajo que Cortázar elaborara: su ejercicio de adaptación al particular marco físico de San Sebastián del compacto sistema de vías y manzanas capaz de acoger un crecimiento urbano intenso, que se había entendido oportuno para los ensanches de Barcelona y Madrid, y había recibido la aprobación superior en tales casos.

Si bien el espacio capaz se ofrecía como un emplazamiento de singular belleza, debido a su ubicación entre la bahía de La Concha por el Oeste, la ensenada de Zurriola por el Este y la vecindad de los

altos y cerros de las proximidades, su forma irregular y las pocas pero importantes servidumbres a mantener (las ocasionadas por las carreteras, principalmente), complicaban un tanto la necesaria racionalización del suelo disponible. Su limitada envergadura de poco más de un kilómetro de profundidad máxima respecto a la ciudad preexistente y poco menos de un kilómetro de anchura máxima (aunque nada parecido a un cuadrado) atribuía aún mayor importancia a la forma en que se planteara ese máximo aprovechamiento edificable que Cortázar pretendiera.

Explica Cortázar en la Memoria de su propuesta «Porvenir» que él, examinando la forma de conseguir el mejor enlace entre la nueva población y la preexistente así como la mejor dirección de las nuevas calles, ha encontrado en la calle Mayor, la que desde la Plaza Vieja se interna hasta la portada de Santa María, el fundamento para tal objetivo. El eje de la calle Mayor le servirá como directriz cardinal a prolongar en la nueva ciudad, como protagonista de un adecuado enlace con la ciudad existente; pero además, tal línea va a ser utilizada por Cortázar para apoyar el despliegue de la trama reticular, soporte y argumento del conjunto de su propuesta.

Hallazgo feliz más que casualidad simple, pero, en cualquier caso, hay que convenir que el argumento, explicado como tal, tenía un atractivo y una fortaleza de gran impacto. Esa forma de implicar a la nueva ciudad introduciéndola hasta el fondo de la ciudad existente por la vía del arranque de la alineación de sus calles en el atrio de Santa María mostraba una particular viveza de la intención del arquitecto, de su forma de concebir el arraigo con que debía nacer la nueva ciudad respecto a la que ampliaba. No por casualidad esta manera de entender tal relación de lo nuevo y lo viejo había resultado opuesta a la opción que tomaran otros como Saracibar, que adoptaban la línea de borde de la ciudad, la calle del Pozo, no sólo como inicio de su propuesta sino también como línea directriz de su particular trama de vías y de orientación general de la ciudad.

Cortázar había reparado en la buena orientación de la calle Mayor pero también habría advertido la básica concordancia o la buena conformidad que tal alineación

presentaba con algunos de los condicionantes presentes en el marco de actuación.

Puntos fijos, obstáculos y bordes van a servir de referencia al arquitecto para desplegar su trama con acentos, prudencias y matices que le permitan mostrar la versatilidad de la pauta ofrecida a pesar de su uniforme apariencia.

En conjunto, Cortázar parece modular las dimensiones de los elementos (trama de vías y manzanas) a la escala menuda de la ciudad y del limitado ámbito disponible, como si se tratara de optimizar el rendimiento o provocar el efecto aparente de un mayor contenido, de una ciudad mayor de lo que realmente era.

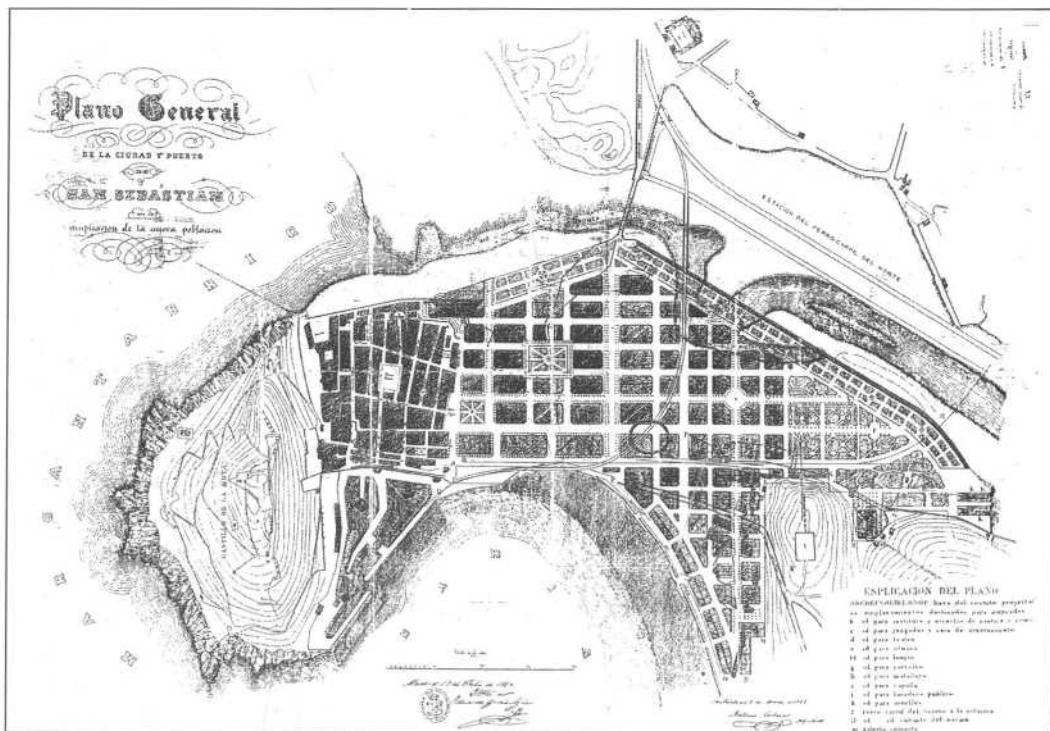
## 6. LAS VICISITUDES DE LA PROPUESTA ORIGINARIA DE CORTÁZAR

A instancias municipales el arquitecto hubo de elaborar, resuelto el Concurso, un nuevo plano (Fig. 6) que reflejara la

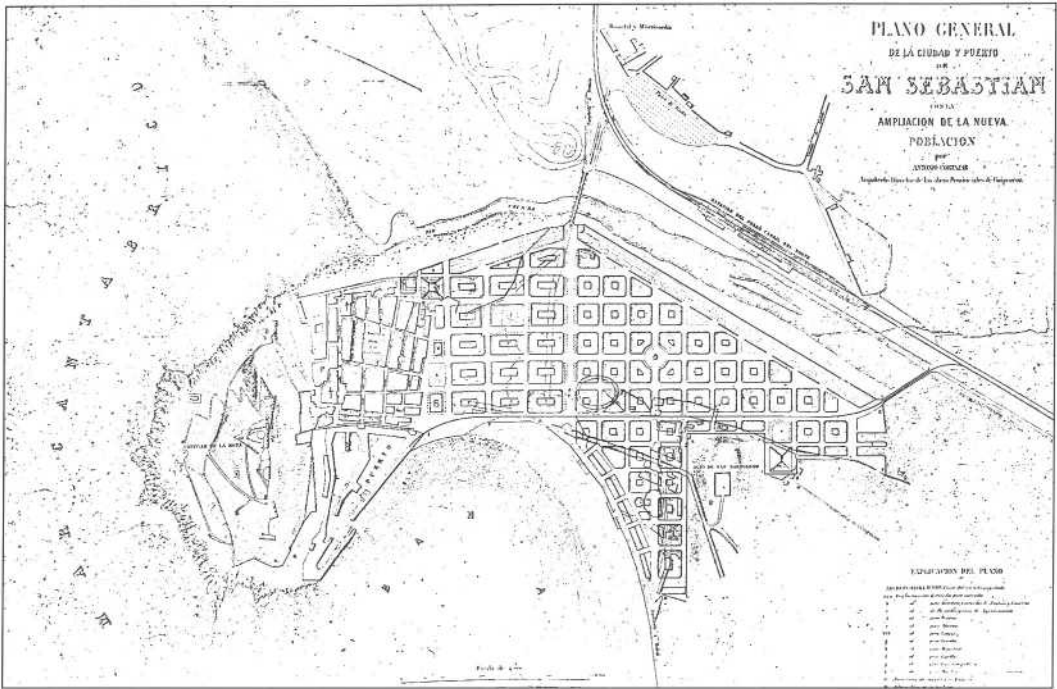
adaptación de algunas soluciones contenidas en el plano calificado en segundo lugar, además de una Memoria aclaratoria de determinados extremos, en particular, los relativos a la higiene y salubridad. Sobre este particular, por si no hubiera quedado claro con su propuesta, Cortázar se manifiesta nada partidario de atenerse al cumplimiento de la razón de 40 m<sup>2</sup>/habitante que los tratados de higiene pública (Levy, Monlau) propugnaban para las nuevas poblaciones y que Cerdá había asumido, así como Lázaro en su proyecto para Bilbao.

Sin embargo, el proyecto así compuesto para Marzo de 1863 no fue aprobado por el Ministerio de la Gobernación sino que fue devuelto para que se hicieran algunas correcciones.

Y aquí se produciría la decisiva intervención de la Junta Consultiva de Policía Urbana en el proyecto presentado. Sus dos observaciones principales iban dirigidas a perfeccionar el modelo del proyecto, acentuando su condición



**FIGURA 6.** «Plano general de la ciudad y puerto de San Sebastián con la ampliación de la nueva población», realizado por Antonio Cortázar acomodándose al fallo del concurso, 4 de marzo de 1863 (Archivo Municipal de San Sebastián, 1760-3).



**FIGURA 7.** «Plano general de la ciudad y puerto de San Sebastián con la ampliación de la nueva población», por Antonio Cortázar, Arquitecto Director de las obras provinciales de Guipúzcoa, 1864 (Archivo Municipal de San Sebastián, 1760-3).

regularizante y aminorando sus defectos o desviaciones de tal pauta.

Estas advertencias recibidas introdujeron al proyecto en una dinámica de reconsideración de las medidas de su trama, que duraría un plazo prolongado, en el que las opiniones que recibía el Arquitecto en sus consultas a la Junta en Madrid fueron determinantes, concluyendo en un diseño muy beneficiado para el plano que finalmente se aprobara (Fig. 7) de Real Orden de 11 de Octubre de 1864, una vez estaba ya vigente la Ley de Ensanche de 29 de Junio de aquel mismo año.

El ensanche decimonónico de San

Sebastián, por lo tanto, está ligado –todo él– a la figura y al talento de Antonio Cortázar y Gorriá, ilustre arquitecto guipuzcoano, que protagonizó su concepción y orientó el filtro de influencias que recibiera convirtiéndolo en afortunado logro. Pero en la configuración que finalmente adoptó tomó especial responsabilidad el clima de admiración y respeto extendido desde que Ildefonso Cerdá planteara su proyecto de ensanche para Barcelona estableciendo pautas de referencia sólidas y de gran capacidad de estímulo en un tiempo de particular relevancia para nuestra evolución urbana moderna.

## BIBLIOGRAFÍA CITADA

AGUIRRE, Manuel Maximino de (1865): *La verdad desnuda*, Tolosa, 1865.

IZAGUIRRE, Ricardo (1933): *Estudios acerca de la*

*Bahía de San Sebastián (Transformaciones, reformas, proyectos)*, Pasajes de San Pedro, Publicaciones de la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa-Ed. Vasconia, 1933.